This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

ANDOVER-HARVARD LIBRARY
AH 3ZDN F

Dr. HANS BALMER

Die Romfahrt des Apostels Paulus

und

die Seefahrtskunde im römischen Kaiserzeitalter

572.4
Babson
c. 2

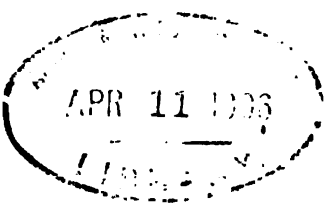
יהוה

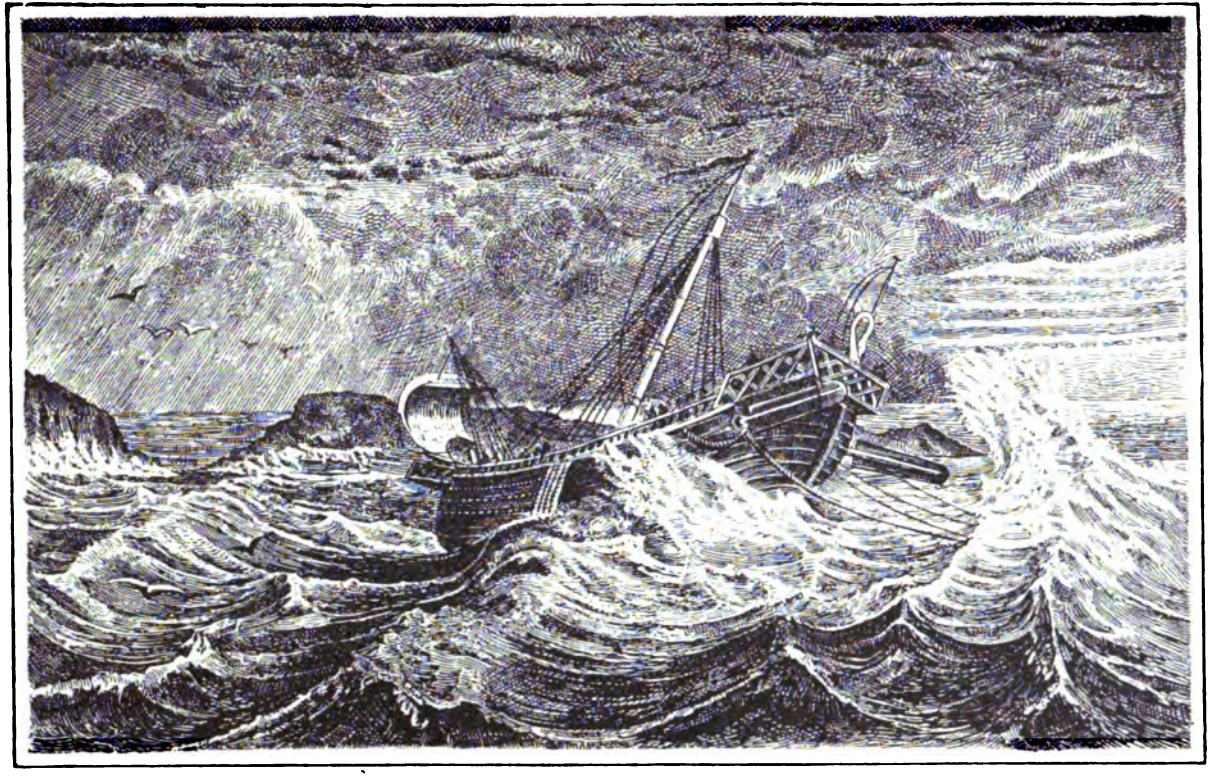
Die Romfahrt

des Apostels Paulus und die Seefahrtskunde im römischen Kaiserzeitalter

Biel 1905
Buchdruckerei Schüler & Cie
Textillustrationen und Karteneinlagen aus der graph. Anstalt
des Verfassers

Alle Rechte vorbehalten


APR 11



Das verankerte Schiff am Morgen des vierzehnten Sturmtages
(Siehe Verzeichnis der Illustrationen)

Die Romfahrt

des

Apostels Paulus

und die

Seefahrtskunde im römischen Kaiserzeitalter

von

Dr. Hans Balmer

Mitglied der geographischen, naturforschenden und
Kunst-Gesellschaft von Bern und der schweizerischen Gesellschaft
für Volkskunde

Mit zahlreichen Textillustrationen und Karteneinlagen

Bern-Münchenbuchsee
Verlag von Eugen Sutermeister
1905.

C

APR 11 1936
LIBRARY
57.206

Vorwort

Die Romfahrt des Apostels Paulus hat eine weltgeschichtliche Bedeutung, die in grellem Widerspruch mit seinem Einzug als Gefangener in die Welthauptstadt zu stehen scheint. Diesen scheinbaren Widerspruch löst das nähere Eingehen auf seinen Lebensgang, sein Wachsen mit den Aufgaben, sein Erstarken im Kampfe auf. Nicht in einem Zeitpunkt seines Lebens, nicht durch plötzliche Erleuchtung nach seiner Wandlung in der Bekehrung allein ist er auf einmal das geworden, was er seinen Zeitgenossen war und uns ist, sondern er reifte in stetem Ringen nach dem ihm gesteckten hohen Ziele zum Geisteshelden heran. Ihn verstehen lernen heißt ihn auch höher stellen, als dies durch eine Verleugnung eines notwendigen Entwicklungsganges je geschehen könnte.

Aus diesem Grunde mußte der Rahmen der vorliegenden Arbeit etwas ausgedehnt werden, so daß wenigstens die Hauptetappen im großen Lebenswerk des Heidenapostels zu überschauen sind und uns das Bild des großen Mannes der Arbeit klar vor Augen steht. Es ist auch schließlich Jerusalem und nicht erst Cäsarea der eigentliche Ausgangsort der Romfahrt, die folglich von dem Mittelpunkt der jüdischen und judenchristlichen Bestrebungen in die heidnische Metropole des Weltreichs führt.

Der Seereise selbst ist der Hauptteil dieses Buches eingeräumt. Wie sein Titel andeutet und in der Einleitung ausführlicher begründet wird, kann es sich nicht nur um eine ins Detail gehende Darlegung dessen handeln, was die unschätzbare Lukasschrift in der knappen Form des Reiseberichts erzählt. Vielmehr soll derselbe nach Maßgabe der heutigen Kenntnisse über die betreffenden Meeresteile, Küsten und Orte geprüft und soweit möglich aus andern zuverlässigen Quellen ergänzt und erhärtet werden. Wichtig und geradezu entscheidend in einzelnen nicht unwesentlichen Nebenfragen ist hierbei das vorzügliche Seekartenmaterial mit den in Segelhandbüchern zusammengestellten praktischen Erfahrungen und Forschungsergebnissen, insbesondere der Marineämter. Auf dieser Grundlage ist ein Herumtasten an den Küsten ausgeschlossen und kann der Beweis für unser Malta als das Melita des Lukas in aller Schärfe,

für den Strandungspunkt mit größter Wahrscheinlichkeit geleistet werden. Um die jeweiligen Anordnungen des Schiffführers auf ihre Richtigkeit prüfen zu können, ist das nautische Wissen jener Zeit oder die Schiffahrtskunde der Alten und ihrer Hülfsmittel nebst der Kenntnis des innern Meeres in eigenen Abhandlungen im Umriß zusammengestellt. — Leitend beim Entwurf und während der Abfassung dieses Werkes blieb der Vorsatz, überall nach bestem Wissen den Grund zu prüfen, darauf gebaut werden sollte, die Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung zu verwerten, ohne die Lesbarkeit desselben zu beeinträchtigen, und bei unverhüllter Darlegung der persönlichen Überzeugung, gegenteilige Meinungen rein sachlich zu behandeln und nur begründet zurückzuweisen.

Widmung

Der Brauch, eine schriftstellerische Arbeit, das Ergebnis vieler Tag- und Nachtstunden einer verehrten Persönlichkeit zu widmen, ist alt und jung zugleich, schön oder unschön aber je nach der Empfindung, welche die Widmung diktierte, oder gar der Absicht, welche damit ihr Spiel trieb. Alt ist er, weil wir ihm schon frühe begegnen, jung, da er noch heute eines der Grundrechte eines jeden Autors bildet, darum ihn keine Zensur noch eine andere Macht der Erde verkürzen kann. So soll auch hier, indessen in Anbetracht des für den Verfasser so seltenen Ereignisses, nach reiflichster Erwägung von diesem Rechte Gebrauch gemacht werden. In jedem Zeitalter des Schrifttums, nicht etwa nur in dem unsrigen, ob seiner Rast- und Ruhelosigkeit so viel geschmähten, war es jeweilen nur verhältnismäßig Wenigen vergönnt, ihre ganze Zeit für die Abfassung einer Schriftarbeit zur Verfügung zu haben. Die Mehr-

zahl derjenigen, welche aus innerem Drang und Herzensbedürfnis zur Feder greifen, müssen neben Amt und Erwerb mit dem kostbaren Gut der ihnen unbeschnittenen Zeitspannen weise haushalten. Auch unter günstigen Verhältnissen drohen immer noch viele Hemmnisse, die nur von einer sorgsamen Gattin und Lebensgefährtin mit Takt und feinem Verständnis beseitigt werden können, während gleichzeitig ihr Eingehen auf den Gegenstand der Arbeit den Mann in seiner Ausdauer kräftigt.

Die Überschätzung des Standes der freiwillig Ehelosen gegenüber der Gattin und Mutter ist das größte, darin Paulus irrte, darum auch an seiner Lehre von keiner Dauer war. Vermag in unserer Zeit wiederum eine greisenhafte Askese die Ehe nur als unfreiwilliges Zugeständnis an ein nicht verfeinertes Leben zu betrachten, so steckt dahinter im Grunde nichts als eine selbstgefällige Überhebung, die im einzelnen Fall kaum Unheil stiftet, ab und zu sogar erklärlich ist, bei jedem größern Versuche aber eine tiefe Erniedrigung der Menschen als gesetzmäßige Folge der Verirrung aufwies und aufweisen wird. Der einzige vernünftige Grund zu Gunsten der Ehelosigkeit, welcher vor den Heimsuchungen in der kommenden Bedrängnis der Eltern, vor allem der Mütter in ihrer Sorge um die Kinder erblickt werden konnte, ist für denkende Menschen auch jetzt noch in materieller und geistiger Beziehung vorhanden.

Darum eben sind diejenigen, welche wissend diese Last und Sorgen übernehmen, das Familienglück aber erst schaffen helfen müssen, da es nur unter mühsamer Arbeit und Pflege erwächst und gedeiht, nicht aber verliehen werden kann, hoch zu schätzen, verdienen Anerkennung und Würdigung vor aller Welt. Daher sei dieses Buch meiner Gattin, Mitarbeiterin und Hausfrau

Emma Rosalie Balmer, geb. Mörker

gewidmet.

BERN, Januar 1905.

Der VERFASSER.

Einleitung

Vor etwas mehr als einem Vierteljahrhundert landete der Verfasser dieses Buches an der dänischen Küste und kehrte nach mehrjährigem Seedienst über Bremen in die Heimat zurück. Die letzte Segelfahrt, vom Südwesten Britanniens aus unternommen, führte nach verschiedenen Teilen des Mittelländischen Meeres, seinen Küsten und Inseln. Es war längst im Plane gelegen, das „große" oder „innere" Meer der Alten wiederum zu besuchen, die Ausführung des Wunsches mußte aber bis auf jenen Zeitpunkt stets aufgeschoben werden. Der Seemann ist in einem gar beschränkten Maße frei in der Wahl bestimmter Reisewege, er kann, will er nicht seinen schwer verdienten Gehalt in der Seestadt aufzehren, nur selten die Gelegenheit wahrnehmen und an Bord eines reisefertigen Fahrzeuges gelangen, dessen Ziele mit den eigenen Wünschen übereinstimmen. Es ist hier nur von Segelschiffen mit meist längerem Aufenthalt an bestimmten Inseln und Küsten des Festlandes, nicht von Dampfern die Rede, die ähnlich den Eisenbahnzügen ihre bestimmten Routen einhalten und in den Anlageplätzen nur kurze Zeit sich aufhalten. Mit einiger Geduld und Ausdauer gelingt es in dem einen oder andern Hafenort doch um so eher, als die meist kürzern Segelfahrten

nach dem Mittelmeer nicht so viel Anziehungskraft für jüngere und ältere Seeleute (aber aus ganz verschiedenen Gründen) haben, als diejenigen au long Cours.

In den Seestädten ordnen sich auch heute noch wie im Altertum die Schiffe nach Herkunft und Bestimmungsort in Abteilungen und Gruppen, tragen ebenfalls Tafeln mit letzterer Bezeichnung, wenn ein solches segelfertig ist. Überhaupt hat die Seefahrt der Gegenwart weit mehr Ähnlichkeit mit derjenigen des Altertums, als vielfach geahnt wird, unterscheidet sich aber auch wieder in so wesentlichen Punkten von derselben, daß ohne genaue Kenntnis beider ein Urteil über einzelne Fahrten, darüber Berichte erhalten sind, nicht möglich ist. — Es war also dem Verfasser auch dieses Mal gelungen, ein Fahrzeug zu erhalten, das verschiedene Plätze des Mittelmeeres anzulaufen hatte. War die Fahrt auch mit vielen Mühen und Widerwärtigkeiten, selbst Gefahren verbunden, als deren Schauplatz gewöhnlich nur die hohe See betrachtet wird und die in einzelnen Episoden eine treffliche erläuternde Illustration zu der in diesem Buche behandelten Romfahrt bildeten, so entsprach sie eben dieser allerdings nicht gewünschten noch erwarteten Erfahrungen wegen den Absichten vollkommen. Auf der Heimfahrt ist der Einzelne in der Regel, wenn nicht Besonderes darüber vereinbart ist und das Schiff nicht zum Ausgangsort zurückkehrt, verpflichtet, seinen Dienst bis zur Ankunft im Heimathafen zu erfüllen. Im vorliegenden Falle war dies Hernösand in Schweden am bottnischen Meerbusen. Daher ging die Rückfahrt durch das Kattegat und den Sund mit der kleinen Insel When, dessen Sternwarte durch Tycho de Brahes Beobachtungen der Marspositionen und die daraus von seinem Nachfolger

Keppler abgeleiteten Gesetze der Planetenbewegung weltberühmt geworden ist. Da sich aber die nach Hernösand und weiter nördlich heimgehörigen Schiffe schon beeilten, nach Hause zu kommen und die Aussicht gering war, dort noch eine geeignete Stelle auf einem aussegelnden Fahrzeug zu erhalten, hatte der Kapitän oder Schiffer Frank der „Lisette" (es hatte wie die griechischen einen weiblichen Namen) die Freundlichkeit, den damals seemüden und heimwehkranken Verfasser auf dänischer Seite der Meerenge, wo sich Helsingör und Helsingfors so nahe gegenüberliegen, an Land zu geleiten und vor dem dortigen Konsulat seines Dienstes zu entlassen. Die Heimreise wurde durch das reichbebaute, der engen Wasserstraße wegen festlandähnliche Seeland nach Korsör, mit der Nachtfahrt durch den Belt (seit Jahren zum ersten Mal ohne Nachtwache) über Kiel-Hamburg nach Bremen angetreten und hier vorerst Station gemacht. — Wie oben mitgeteilt wurde, hatte die Ausfahrt im Südwesten Englands von Newport aus stattgefunden, es soll aber hier selbstredend nicht von diesem kleinen Seeplatz gesprochen werden, sondern daran anknüpfend von zuvor in der Seemannsheimat in Liverpool und London empfangenen Anregungen, welche bestimmend für die letzte Reise waren. Sind schon diese Heimstätten für Seeleute, die auch auf dem Kontinent Nachahmung gefunden haben, im Verhältnis zu den Boardinghäusern und Spelunken der Seestädte wahre Paläste, so bieten sie auch weit mehr als Nahrung und Unterkunft, durch Vermittlung von Fahrgelegenheit, ihre Lesesäle und mit der Anstalt verbundene Lehranstalten. Die Großkaufleute und Reeder Englands wissen aber auch sehr wohl, wie viel mehr

Wert eine tüchtige Seemannschaft besitzt als eine herabgekommene, verseuchte. Je größer die Verlockungen und Verführungen der Großseestadt sind, je raffinierter oder frecher diese in Szene gesetzt werden, um so kraftvoller entwickelt sich auch das Rettungswerk. Um kurz zu sein: Viele dieser Männer begnügen sich nicht damit, geeignete Leute dafür auszuwählen, mit der Arbeit zu betrauen und dafür zu besolden, sondern sie legen selbst Hand ans Werk und ziehen je eine Anzahl der so gleichsam aus dem Groben herausgearbeiteten Seeleute in ihren engern Kreis. Die Vorbereitung bezog sich vor allem aus auf die Sprache, da es dem meerbeherrschenden Briten zu verzeihen ist, wenn er vom Besucher in seinem eigenen Hause verlangt, sich ihm in seiner Sprache zu nähern. In einem solchen Kaufsmannshause war es, da ich zuerst eine getreue Kopie des Schiffbildes sah, welches das Alexandrinische Getreideschiff mit Paulus an Bord vor Anker liegend, mit der Küste Maltas im Hintergrund, in der Situation des Strandungsmorgens darstellt. Das Gemälde ist auf Grund der Arbeiten und Forschungen Smiths und nach Studien an Ort und Stelle von dem Marinemaler Smartley ausgeführt und von Adlard gestochen. Es ist nicht nur die Illustration zu Act. XXVII, 40, denn die Darstellung geht darüber hinaus, zeigt die Aufregung der Atmosphäre im anbrechenden Morgen, an der Küste ist der Ort der zwei Seen nebst der Bucht zu erkennen und die Schiffdetails legen Zeugnis ab von den eingehenden Studien über das Schiff der Alten nach den best erhaltenen Bildnissen, wie der Sicherung und Führung dieser großen Fahrzeuge.

So war neuerdings durch diese bildliche Darstellung

und deren Erläuterung durch Sachverständige, mit dem Seewesen und der bezüglichen Literatur wohlvertraute Männer das Interesse an der Romfahrt des Apostels mächtig wachgerufen worden, damit auch der Wunsch, die betreffenden Meeresteile und deren Küsten mit größerem Verständnis zu besuchen. Das Bild führte naturgemäß auf den Text und rief einer eingehenden sinngemäßen Erklärung, wobei auch die abweichenden Lesarten, welche in vielem auf das Richtige leiten, nicht übersehen wurden. Nachher wurde aber auch das Werk „Voyage and Shipwreck of St. Paul" beigezogen und bildete einen unübertrefflichen Kommentar zum Lukasbericht, der nicht nur in die Hände des Schülers gelangte, sondern in den Zitaten auch übersetzt wurde. Andere Beschreibungen von See- und Landreisen in dem besprochenen Gebiet waren mit erläuternden Karten in der Seemannsheimat erhältlich oder wurden bei Altbuchhändlern erworben. So die Karte Kretas nach den Aufnahmen von Kapitän Spratt und das schöne Werk „Mediterranean" von Admiral Smith, Segelanweisungen, Handbücher über Geographie, Nautik, Astronomie und Geschichte. In einer Erklärungsstunde über die Seefahrt des Apostels wurde für den Verfasser zum ersten Mal ein Römerdruck des Ptolemäus Atlas vorgelegt und daran die frühere Ausdehnung des Adriatischen Meeres nachgewiesen und ebenso die Belegstellen nach Bocharts „Chanaan" erläutert. So überall an das dem Seemann durchaus Sichere und Verständliche anknüpfend und weiterbauend, verstund es der Erklärer, zu fesseln und die ganze Missionsarbeit des Paulus mit seiner Lehre zu verbinden. Es lag ihm vollkommen fern, das subtile Feld der Kritik dieser Schrift zu betreten, die ihm aus

einem Guß entstanden, von Lukas zu verschiedenen Zeiten niedergeschrieben war und in Rom spätestens im Frühjahr des Jahres 64, vor der Verfolgung der Christengemeinde, den Bericht über die Erlebnisse auf der letzten Seereise und die Ankunft in der Welthauptstadt, also die zwei letzten Kapitel der Akten hinzugefügt erhielt. Die gewisse Wahrheit derselben diente nur dazu, nachzuweisen, wie vertrauend wir uns auch in den andern Stücken der Taten der Apostel auf dessen Autorität stützen könnten. Es ist ja auch der zweite Teil dieser Schrift an Anknüpfungspunkten reich, um mit Seeleuten zu sprechen, ihr Interesse wachzurufen und sie von dem Naheliegenden in die Lehre selbst einzuführen. Zu verwundern ist es nicht, wenn bei dieser Behandlung die Nutzanwendung oft in einem jähen Sprung von den Hafenstädten Korinth oder Ephesus, Cäsarea oder Myra an eines der Londoner Docks erfolgte, der Pharus Alexandriens auf den einsamen Leuchtturm Eddystone oder den der Scillyinseln führte und die gemessene Tiefenabnahme in der Nacht vor Malta mit den Downs vor der Themsemündung verglichen wurde. Das war alles sehr verständlich und recht verständig, es konnte der Vergleich noch weitergeführt werden, indem von den Hafenanlagen in Puteoli nur auf eines der nahen Docks und von Rom direkt auf London verwiesen werden konnte; der dicke Nebel vermochte sogar die Illusion des Rauchqualms beim Brande der Riesenstadt zu erwecken.

In diesem Kreise verkehrten nicht allein gewiegte Kenner und Ausleger der Schrift nach dem Grundtext, sondern infolge der Lebensstellung des Hausherrn auch Führer seiner eigenen Schiffe, soweit der eine oder andere hier verweilte, was bei einem ältern Herrn, der

sich vom Seedienste zur wohlverdienten Ruhe zurückgezogen hatte, dauernd der Fall war. Zu bemerken ist in Bezug auf die Auslegung, daß zu jener Zeit die autorisierte Übersetzung des neuen Testaments noch diejenige des Jahres 1601 war, wenn auch andere bestunden und die Revision die Gelehrten schon lange beschäftigte. Dadurch eben mußten gelegentlich Meinungsverschiedenheiten über den wahren Sinn einer Stelle entstehen, daraus auch für stille Zuhörer etwas abfiel, wenigstens die Bedeutung und große Schwierigkeit dieser Arbeit klar wurde, ebenso zum ersten Male Genaueres über das Vorhandensein verschiedener Texte und Lesarten zu ihrer Kenntnis gelangte. Der greise Seemann kannte auch das Mittelmeer von der syrischen Küste bis zur Straße von Gibraltar in allen Teilen, die Strömungen und Windverhältnisse in den verschiedenen Jahreszeiten und war als eine Art lebendiges Segelhandbuch zu betrachten. An Hand der damals noch neuen, jetzt überholten und verbesserten Karten wurde die Fahrt vortrefflich erläutert, und wo die Meinung des Lukas Schwierigkeiten bereitete, nicht verständlich schien, wurde das bewährte seemännische Urteil mit der Texterklärung verglichen, um den richtigen Sinn zu erfassen. Man denke nicht, daß solche Erörterungen nutzlos an jungen, nicht hinreichend vorgebildeten Männern vorübergingen. Sie erweckten erst ein tieferes Verständnis und erwiesen, in welcher zutreffenden Kürze Lukas, der doch nicht Seemann war, jeweilen die Situation beschrieb und bei dem entlegenen und nicht selbst gesehenen Hafen von Phönix die geschützte Lage gleichsam mit zwei Strichen, die fast immer mißverstanden wurden, klar vor Augen führte. Nur auf diesem Wege des Vergleichs des genauen Wortsinnes

mit der örtlichen Situation und der seemännischen Meinung konnte die Romfahrt des Apostels richtig gedeutet, der Bericht wie eine zeitgenössische Reisebeschreibung gelesen werden; das war in groben Zügen das Ergebnis jener Erörterungen. Die persönliche Vertrautheit mit der Seemannschaft im weitesten Sinne des Wortes erschien darnach als zweites Erfordernis, sowohl nach den erwähnten Hilfsschriften als hauptsächlich auch nach den einfachen, auf einen reichen Erfahrungsschatz und beherrschtes nautisches Wissen gestützten Erklärungen des würdigen alten Kapitäns. Ein weiteres Erfordernis bildete die eigene praktische Vertrautheit mit der Seefahrt in den Meeresteilen, davon die Rede ist, ihren Eigentümlichkeiten in der Gegenwart und Vergangenheit, genauer: der griechisch-alexandrinischen Schiffahrt und Seefahrtskunde im römischen Kaiserreich. Daher zunächst die zweite, fast ein halbes Jahr umfassende Segelfahrt in diesem Meere, welche nicht nur schöne Monate mit der lachenden See, sondern auch Wochen umfaßte, da sie ein ganz verändertes, runzlig, drohend und grimmig aussehendes Antlitz zeigte und der leichte Südost mit heftigem Nordost abwechselte.

Nach der Rückkehr und dem Abschluß des mehrjährigen Seedienstes überhaupt hatte mein Aufenthalt in der alten Freistadt Bremen seinen besondern Zweck. Damals lebte und wirkte dort der auch über Deutschlands Grenzen hinaus in nautischen und geographischen Kreisen wohlbekannte und verdiente Direktor der Seefahrtsschule Dr. Breusing. Der Verfasser darf ihn zu seinen Lehrern zählen, da Breusings bis dahin erschienene Werke seine steten Begleiter waren und ihm auch sauber ausgearbeitete Kollegienhefte von Kapitän Himbeck

und Seeoffizier Wiegand gütigst zum Studium überlassen wurden. Breusing beherrschte auch in seltenem Maße das Schrifttum der Alten und war unausgesetzt bemüht, auch die seemännische Sprache von den Zwitterdingen der sog. Moffental zu reinigen und gut deutsche Bezeichnungen wieder zur Geltung zu bringen. Es ist nicht zu vergessen, daß in den wenigen Jahren seit der Gründung des neuen deutschen Reiches die Marine noch nicht die ihr gebührende Bedeutung und Leitung erlangt hatte. Ja, in entlegeneren Küstenorten, z. B. Westindiens, ist es noch vorgekommen, daß die guten Leute die deutsche Flagge nicht kannten, wohl aber die Hamburger Türme und die weiß- und rotschmalgestreifte, scherzweise Speckflagge genannte, Bremens. Bei der frühern Zerfahrenheit ohne den Rückhalt an einer Marine ist es nur natürlich, daß auch in der seemännischen Sprache eine solche herrschte und viele Bezeichnungen aus der holländischen, englischen oder skandinavischen Seesprache beibehalten wurden. Daher die Reinigungsbestrebungen Breusings und seine Freude an dem später erschienenen Wörterbuch der deutschen Marine, welches Wandel schuf.

Gerade in dieser Beziehung wußte sich der Verfasser infolge der vielfachen engen Beziehungen zu englischen, normännischen und schwedischen Seeleuten sehr schwach, indem sich der frühere Einfluß der Friesen, in deren Vertrauen ein Werk Reuters zuerst einführte, abgeschwächt hatte und er auch bedenkliche Züge der Moffental mit sich führte. Das freie, unumwundene Zugeständnis war auch hier das Einfachste und der würdige Herr gewährte Verzeihung, unter der Bedingung, es solle der eingestandene Fehler der erste Schritt zur

Einholung des Versäumten sein, damit die Bezeichnungen fein säuberlich auseinander gehalten würden, je nachdem von Fahrzeugen und deren Bedienung bei dieser oder jener Nation die Rede ist. Das wurde, wie im gelegentlichen Umgang mit Philologen, so auch in dieser Schrift eingehalten. Nach dieser Einleitung kam die Rede selbstverständlich auf die letzte Reise und mit den Werken der beiden Smith nebst dem erwähnten und andern Schiffsbildern auf die „Nautik der Alten", daran Breusing damals arbeitete, und auf den Schiffbruch des Apostels, der in jenem Buche ebenfalls behandelt ist. Erwähnenswert und charakteristisch für die seitherige Entwicklung des Buchdruckgewerbes ist die zufällig gefallene Bemerkung: Es sei ungewiß, ob ein Buchdrucker Bremens die nötige griechische Schrift besitze, um die Arbeit setzen und drucken zu können. Das war im Spätsommer des Jahres 1879; die „Nautik der Alten" wurde aber einige Jahre später, 1886, in Bremen gedruckt. Von großem Nutzen für den Verfasser war sowohl die unmittelbare Belehrung über die Seefahrtskunde der Alten als mehr noch die Hinweise auf das zerstreute Material über diesen Gegenstand, bisher betretene Irrwege und deren Vermeidung durch eingehende Forschung und Vergleich. Diese Unterredungen, obwohl nie vergessen, traten mir bei der Ausarbeitung dieses Buches wieder vollkommen klar ins Gedächtnis, als hätten sie erst vor kurzer Zeit stattgefunden, sie haben auch einigen Anteil an dessen Inhalt, der Grund ist aber ein wesentlich anderer, auf den hier gebaut wird, worüber noch einiges angeführt werden muß. Ein ganz veränderter Lebensweg führte zunächst von dem Gegenstand ab, gestattete indessen später, demselben von einer

andern Seite nahezutreten und das früher Erlangte nur als notwendiges Beiwerk zum Ganzen zu betrachten. Es war hauptsächlich im Unterricht und im spätern Umgang mit Professor Ed. Langhans, darin der Verfasser in eine neue Anschauungswelt über die Urgemeinden und den Heidenapostel selbst eingeführt wurde. Die Versetzung auf den Standpunkt zur sichern Übersicht erfolgte aber nicht urplötzlich und ohne Gefahr, sondern es führte der Weg durch viele Zweifel beklemmender Natur, auf welchem oft die frühere Gewißheit fast schmerzlich vermißt wurde. Was früher als ein Werk in vollkommener Einheit wie aus einem Gusse erschienen war, zerfiel nicht etwa in Geröll und Geschiebe der Wildbäche, wohl aber mußte sich solches loslösen, um den soliden metallischen Kern erkennen zu lassen. Was früher ohne Bedenken trotz der Widersprüche als gleichwertig nebeneinander gelesen wurde, verlangte nun weit mehr als das bloße Verständnis der Wortmeinung. Auch einem blöden Auge konnte, wenn es sehen wollte und sich nicht jeder Erkenntnis hartnäckig verschloß, nicht verborgen bleiben, daß die apostolische Einheit und das brüderlich schuldlose Zusammenleben in den Urgemeinden, umgeben von heidnischen Widersachern und bedroht durch falsche Propheten, ein Gemälde darstellte, wie es hätte sein können, aber nicht war. Sollte ferner das Lebensbild des Paulus ausschließlich nach den Taten der Apostel entworfen werden, so entsprach es in keiner Weise dem Heidenapostel. Es entstund zunächst die unabwendbare Frage nach der Zuverlässigkeit der Quellen. Zweifellos müssen die eigenen Zeugnisse des Apostels, die vier erhaltenen ersten Briefe, als die entscheidenden Dokumente ange-

sehen werden. Was damit in den Taten im Widerspruch steht, kann nicht ausschlaggebend sein, sondern fällt unter die Verantwortlichkeit des spätern Bearbeiters.

Zunächst den Briefen, sowohl in der Zeit der Abfassung als in Zuverlässigkeit, steht der Lukasbericht, welcher bekanntlich nicht nur die Romfahrt, d. h. nach unserer Abgrenzung den Teil von Cäsarea bis ans Ende der zwei Jahre in Rom behandelt, sondern hauptsächlich auch die letzte Reise nach Jerusalem mit Ausnahme des Wegstückes von der Seestadt Judäas dahin. Über die Zuverlässigkeit dieses Berichtes ist kein Zweifel möglich, wohl aber ist dessen Kürze zu beklagen, umsomehr, als diese den Kürzungen eines Überarbeiters zur Last fallen dürfte und es heißt, den erhaltenen Text verstehen lernen. Das ist der Hauptzweck, den der Verfasser mit dieser Arbeit verfolgte. Sie befaßt sich zuerst mit Paulus selbst, seinem Lebensgang und Lebenswerk bis und mit der Gefangenschaft in Cäsarea. Der Verfasser als Nichttheologe lehnt sich hier an diejenigen Fachmänner an, deren Werke ihm beste Gewähr für treue Darstellung jener Zeit boten. Es sind dieselben im Texte erwähnt, ohne daß damit die Zahl der Paulus und die apostolische Zeit behandelnden Werke angegeben wäre, die durchgelesen wurden, teils um abweichende Ansichten zu vernehmen, teils um die eigene Anschauung zu prüfen. Daher ist dieser Teil nicht für Theologen geschrieben, sondern für ein weiteres Publikum, das die betreffenden Werke nicht oder nur selten studiert. Es ist, wie im Vorwort angedeutet, der notwendige Eingang zum Verständnis der Romfahrt. Zwar denkt jeder Gebildete darin hinreichend bewandert zu sein, und es ist wirklich auch hie und da der Fall. Der Beweis,

daß diese Ausnahme nicht Regel ist, liegt in der bemühenden Tatsache der nicht fruchtlosen Umtriebe von Sendboten einer geistig niedrig stehenden Religionsgemeinschaft und dem gleichzeitigen Absatz von Schriften mit wissenschaftlichem Anstrich, aber vollendeter Oberflächlichkeit, beides, vornehmlich letzteres aber in Kreisen, die sich für gebildet halten. Um Mißverständnissen vorzubeugen, ist nicht etwa von Sendboten der Heilsarmee oder der innern Mission, sondern von denjenigen des Mormonismus, diesem Gemenge unverstandener alttestamentlich-apokalyptischer Schriftstellen, verquickt mit solchen aus einem kulturgeschichtlichen Roman, dem sogenannten Buch Mormon, die Rede. Zu den erwähnten Schriften aber zählt eine Broschüre, ebenfalls amerikanischer Herkunft, mit dem unglaublichen Titel „Die Bibel in Fetzen", welche inhaltlich herzlich unbedeutend ist, indessen zeigt, auf welche Abwege eine nicht verstandene Kritik führen kann. Zwar werden keine Pressen des Bibeldrucks deshalb zum Stillstand gelangen, noch auch die Dampferflotten eine Völkerflut nach dem erfundenen Neu-Jerusalem zu bewältigen haben, es zeugt aber beides von der recht niedrigen Schätzung der erreichten europäischen Kultur im allgemeinen und der mit sicherem Spürsinn vermuteten Unvertrautheit unserer Gesellschaft mit den kanonischen Schriften und den Ergebnissen der Prüfung derselben.

Der zweite Teil dieses Buches enthält einige zusammenhängende kürzere Abhandlungen über die Schiffahrtskunde der Alten. Diese Anordnung erfolgte zu dem Zwecke, dem eigentlichen Reisebericht in verschiedenen Stücken vorzuarbeiten, so daß derselbe sich dar-

auf stützen kann und nicht das, was hier im Zusammenhang vorliegt, je nach Ort und Gelegenheit zerrissen eingefügt werden müßte. Es wurde dabei besonders Rücksicht genommen auf den Ausgangsort Alexandrien und die dort dem Seemann zur Verfügung stehenden Hilfsmittel. Wenn z. B. ein Segelhandbuch jener Zeit von dem Getreidehafen ausgeht und den Küsten folgend wieder in seiner Aufzählung dahin zurückkehrt, darf wohl mit Recht geschlossen werden, es habe auch der Verfasser in dieser Stadt geschrieben. In gleicher Weise lassen die dortigen Geographen, welche das griechische Wissen zusammenfaßten und in ihrer Art in Karten niederlegten, eine Beurteilung zu über die Bezeichnung der Teile des innern Meeres, welche selbstredend für eine bestimmte Zeit noch der Bestätigung durch einen zeitgenössischen Schriftsteller von anerkannter Bedeutung verlangen. Als der Hauptvertreter der Länderkunde ist hier Strabo anzusehen, der sich teilweise auf bekannte Periplen stützte und die Vermessung des Römerreichs, sowie die Karte des Agrippa benutzen konnte. Andere Quellen sind im Texte selbst angeführt.

Der Lukasbericht ist schon nach seiner nautischen Seite ein hochwichtiges Dokument aus jener Zeit, nimmt aber unser ungeteiltes Interesse erst durch die Person des Apostels in Anspruch. Für diesen dritten Teil war es insbesondere wichtig, die Meinung des Lukas vollkommen klar zu erkennen. In der Zwischenzeit, nämlich seit den eingangs erwähnten Besprechungen über diese Seereise, ist unter anderm auch die revidierte Bibelübersetzung der Universitäten Oxford und Cambridge erschienen. Sie enthält mehrere dem Verständnis entgegen-

kommendere und dem Sinn der Stelle entsprechendere Fassungen, als durch silbengenaue Übertragung allein denkbar ist. Verschiedene dieser Verbesserungen hat Smith schon verwendet, wenn er auch sonst noch die frühere Übertragung mit dem Urtext zu Grunde legte. Breusing übersetzte frischweg von sich aus, wie nicht anders zu erwarten, mit dem Verständnis des Fachmannes, doch mit einer Freiheit, die Einwänden rufen könnte, für die nautische Behandlung der Seefahrt indessen durchaus entspricht. Sein Grundtext aber enthält Unrichtigkeiten, die ihn z. B. merkwürdigerweise Myra mit Limyra verwechseln und auch das sicher festgelegte Lasaia, dessen Ruinen gefunden sind, mit seinem Alassa nur in der Nähe von Schönhafen vermuten ließ, während umgekehrt Kaloi Limenes durch Lasaia bestimmt ist. Wie an mehreren Stellen dieses dritten Teiles angemerkt ist, hat Luther ohne alle Seekenntnis sehr oft gleichsam aus dem Gefühl das Richtige wenigstens annähernd und ohne direkten Widerspruch mit dem Sinn der Stelle getroffen. Diejenige Weizsäckers aber, des geehrten Verfassers des „Apostolischen Zeitalter", ist für die Seereise (das Urteil sei ausdrücklich auf diese und nach der 9. Auflage beschränkt) betrübend sinnstörend und fehlerhaft. Darnach wird das Boot „gelichtet, um das Schiff künstlich zu unterbinden", bei Knidus erlaubt der Wind nicht „beizulegen", es herrschte zuerst Nahrungsmangel und doch erleichtern die Seeleute kurze Zeit nachher das Schiff „durch Auswerfen des Proviants", die Soldaten lässen auch das Boot, nachdem die Stricke gekappt waren, „hinausfallen". Ebenso werden die „Anker gekappt und in die See fallen gelassen" und schließlich wird das gar nicht vorhandene „Besan-

segel" gesetzt, um das Schiff auf den Strand laufen zu lassen.

Diese Unmöglichkeiten finden ihre Berichtigung sowohl im Textteil dieses Buches als auch in der angefügten Übersetzung, woselbst die verschiedenen Lesarten der Handschriften ebenfalls vermerkt sind.

Wenn die Soldaten das Boot „hinausfallen" lassen, so hat das verdächtige Ähnlichkeit des Lautes, nicht aber des Sinnes mit der englischen Übersetzung, welche hier ganz richtig hat: let her fall off (ließen es treiben). Das ist natürlich nur ein merkwürdiger Zufall.

Es war das emsigste Bemühen des Verfassers, die in Betracht fallenden Örtlichkeiten der Seefahrt nach dem besten Kartenmaterial anschaulich darzustellen, so daß sich Text und Illustration ergänzen. Darnach ergeben z. B. die Lothungen an den Küsten des dalmatinischen Melita die gänzliche Unmöglichkeit, irgendwo an denselben eine Übereinstimmung mit dem Texte zu finden, und es wurden einige der übrigen Gegengründe nur einer größern Vollständigkeit wegen aufgenommen. In Bezug auf die Ausdehnung des Begriffes „Adria" konnte selbstredend nicht mehr auf Ptolemäus abgestellt werden, indem aus dessen Werk nur hervorgeht, daß auch in seiner Zeit oder wenigstens in der seines Vorgängers der betreffende Meeresteil von den Alexandrinern immer noch so benannt wurde, wie zur Zeit der Romfahrt. Der Beweis ergibt sich auch nicht aus oft zitierten, meist spätern Schriftstellern oder aus mehrerwähnten Dichtern, sondern, sofern ein solcher erforderlich erscheint, in aller Schärfe aus der nach demselben Ziele gerichteten gleichzeitigen Seereise des Josephus.

Alles Bemühen, schließlich für weitere Reisen des Paulus oder was damit gleichsinnig ist, für eine zweite Gefangenschaft in Rom Anhaltspunkte zu gewinnen, blieben erfolglos. Das schöne Werk von Lipsius „Die apokryphen Apostelgeschichten und Apostellegenden" ist eine reiche Fundgrube für alles Mögliche, nur nicht für eine Weiterführung des geschichtlichen Paulus. Einige Ergänzung für den letzten Teil der Reise ergab sich indessen doch, und es ist für den Verfasser eine Genugtuung, diesen Fund durch die Erklärung der von Lipsius als Ungeheuerlichkeit bezeichneten Binnenfahrt quittieren zu können.

BEILAGE: Act. XXVII, 1—44 und XXVIII, 1—17. Griechisch-Deutsch.

Der Grundtext ist entnommen dem Werk: *Parallel New Testament Greek and English.* Das Neue Testament mit der revidierten Übersetzung von 1881 mit den am Rand angegebenen Lesarten. Die neue Übertragung ist das gemeinsame Eigentum der Universitäten von Oxford und Cambridge. Oxford, Universitätsdruckerei 1882.

Wie schon in der Einleitung angedeutet wurde, beabsichtigte der Verfasser nicht, den Text in diesem Werke aufzunehmen, sondern ihn als in der Hand eines jeden Lesers liegend vorauszusetzen, daher nur an den betreffenden Stellen auf Abweichungen in der Auffassung an Hand des Grundtextes und seiner wahren Meinung aufmerksam zu machen.

Es erschien dieser Weg um so eher eingeschlagen werden zu dürfen, als die meisten Vorgänger, darunter hauptsächlich Smith in den vier bisherigen Auflagen seines Werkes und Breusing in der „Nautik der Alten" den griechischen Text mit der Übertragung bringen. Zudem sind neben der Lutherbibel auch neuere Übersetzungen weit verbreitet. Gerade der zuletzt angeführte Grund erwies sich als trügerisch und machte die Aufnahme des Textes mit der Übersetzung notwendig.

Daraus erwachsen auch zwei wesentliche Vorteile. In dem dritten Abschnitt dieses Buches kann jeweilen auf die Parallelstelle verwiesen werden, und es liegen auch die Randlesungen, welche einige wichtige Sachen betreffen, gleich an der richtigen Stelle vor Augen.

Der Verfasser hat neben sprachkundlicher Hülfe und eigener Arbeit über den schwierigen Stellen, unter den vorhandenen Übersetzungen vorzüglich die oben ausführlich erwähnte zu Grunde gelegt. Abweichungen wurden nur nach reiflicher Überlegung erlaubt, so bei der zutreffenden Bezeichnung Luthers: Windsbraut, was den Charakter des Windes genauer angibt als typhonartiger Sturm. Bei der Beschreibung des Hafens von Phönix wurde die Randlesung: unter Südwest- und Nordwestwind, im Sinne des Schutzgewährens, nicht der topographischen Bezeichnung gewählt etc.

Act. XXVII.

1. Als nun unsere Abfahrt nach Italien beschlossen war, übergaben sie Paulus und einige andere Gefangene einem Hauptmann mit Namen Julius von der Augusteischen Kohorte.
2. Wir gingen aber an Bord eines Adramyttenischen Schiffes, welches bereit war, nach den Plätzen an der Küste Asiens zu fahren, und segelten ab. Mit uns war der Macedonier Aristarchus von Thessalonika
3. Und am folgenden Tag landeten wir in Sidon; und da Julius den Paulus menschenfreundlich behandelte, gestattete er ihm seine Freundschaft zu besuchen und sich pflegen (ausrüsten) zu lassen.
4. Und von dort segelten wir ab, schifften unter Cypern hin, denn die Winde waren uns entgegen.
5. Und als wir das Meer von Cilicien und Pamephylien durchfahren hatten, kamen wir nach Myra in Lycien.
6. Daselbst fand der Hauptmann ein Alexandrinisches Schiff, welches nach Italien bestimmt war, und brachte uns an dessen Bord.
7. Nach vielen Tagen langsamer Fahrt aber kamen wir mit Mühe nach Keidos, und da der Wind nicht weiter erlaubte, liefen wir an Salmone vorbei unter Kreta.
8. Und mühsam der Küste entlang fahrend, kamen wir nach einem Ort, Schönhafen genannt, in der Nähe der Stadt Lasaea.
9. Da aber viel Zeit verflossen war und die Schifffahrt jetzt gefährlich wurde, da auch die Faste schon vorüber war, warnte sie Paulus.
10. Und sprach zu ihnen: Ihr Männer, ich sehe, daß die Fahrt mit Ungemach und großem Verlust nicht allein an Ladung und Schiff, sondern auch an unsern Leben vor sich gehen wird.
11. Aber der Hauptmann ließ sich mehr durch den Schiffer und Schiffsherrn als durch die Worte des Paulus bestimmen.
12. Und da auch der Hafen nicht zum Überwintern gelegen war, beschloß die Mehrzahl, von dort abzufahren, um womöglich nach Phönix zu gelangen und dort zu überwintern, einem Hafen von Kreta, der unter dem Südwest- und Nordwestwind liegt.
13. Und da ein leichter Südwind blies, dachten sie ihr Vorhaben ausführen zu können, hoben Anker und fuhren dicht an der Küste Kretas hin.

Ἀπολελύσθαι ἐδύνατο ὁ ἄνθρωπος οὗτος,
εἰ μὴ ἐπεκέκλητο Καίσαρα.
27 Ὡς δὲ ἐκρίθη τοῦ ἀποπλεῖν ἡμᾶς εἰς
τὴν Ἰταλίαν, παρεδίδουν τόν τε Παῦλον καί
τινας ἑτέρους δεσμώτας ἑκατοντάρχῃ, ὀνό-
2 ματι Ἰουλίῳ, σπείρης Σεβαστῆς. ἐπιβάν-
τες δὲ πλοίῳ Ἀδραμυττηνῷ, [o]μέλλοντι[/o]
πλεῖν [p]εἰς[/p] τοὺς κατὰ τὴν Ἀσίαν τόπους,
ἀνήχθημεν, ὄντος σὺν ἡμῖν Ἀριστάρχου
3 Μακεδόνος Θεσσαλονικέως. τῇ τε ἑτέρᾳ
κατήχθημεν εἰς Σιδῶνα· φιλανθρώπως τε
ὁ Ἰούλιος τῷ Παύλῳ χρησάμενος ἐπέτρεψε
πρὸς [q]τοὺς[/q] φίλους πορευθέντα ἐπιμελείας
4 τυχεῖν. κἀκεῖθεν ἀναχθέντες ὑπεπλεύσαμεν
τὴν Κύπρον διὰ τὸ τοὺς ἀνέμους εἶναι ἐναν-
5 τίους. τό τε πέλαγος τὸ κατὰ τὴν Κιλικίαν
καὶ Παμφυλίαν διαπλεύσαντες κατήλθομεν
6 εἰς Μύρα τῆς Λυκίας. κἀκεῖ εὑρὼν ὁ ἑκα-
τόνταρχος πλοῖον Ἀλεξανδρῖνον πλέον εἰς
7 τὴν Ἰταλίαν ἐνεβίβασεν ἡμᾶς εἰς αὐτό. ἐν
ἱκαναῖς δὲ ἡμέραις βραδυπλοοῦντες, καὶ
μόλις γενόμενοι κατὰ τὴν Κνίδον, μὴ προσ-
εῶντος ἡμᾶς τοῦ ἀνέμου, ὑπεπλεύσαμεν
8 τὴν Κρήτην κατὰ Σαλμώνην· μόλις τε παρα-
λεγόμενοι αὐτὴν ἤλθομεν εἰς τόπον τινὰ
καλούμενον Καλοὺς Λιμένας, ᾧ ἐγγὺς ἦν
πόλις Λασαία.
9 Ἱκανοῦ δὲ χρόνου διαγενομένου, καὶ ὄντος
ἤδη ἐπισφαλοῦς τοῦ πλοὸς διὰ τὸ καὶ τὴν
νηστείαν ἤδη παρεληλυθέναι, παρῄνει ὁ
10 Παῦλος λέγων αὐτοῖς, Ἄνδρες, θεωρῶ ὅτι
μετὰ ὕβρεως καὶ πολλῆς ζημίας, οὐ μόνον
τοῦ [r]φορτίου[/r] καὶ τοῦ πλοίου ἀλλὰ καὶ
τῶν ψυχῶν ἡμῶν, μέλλειν ἔσεσθαι τὸν
11 πλοῦν. ὁ δὲ ἑκατόνταρχος τῷ κυβερνήτῃ
καὶ τῷ ναυκλήρῳ [s]μᾶλλον ἐπείθετο[/s] ἢ
12 τοῖς ὑπὸ τοῦ Παύλου λεγομένοις. ἀνευ-
θέτου δὲ τοῦ λιμένος ὑπάρχοντος πρὸς
παραχειμασίαν οἱ πλείους ἔθεντο βουλὴν
ἀναχθῆναι [t]ἐκεῖθεν[/t], εἴπως δύναιντο καταν-
τήσαντες εἰς Φοίνικα παραχειμάσαι, λι-
μένα τῆς Κρήτης βλέποντα κατὰ λίβα καὶ
13 κατὰ χῶρον. ὑποπνεύσαντος δὲ νότου,

[o] μέλλοντες
[p] om. εἰς
[q] om. τοὺς S.
[r] φόρτου
[s] ἐπείθετο μᾶλλον
[t] κἀκεῖθεν

14. Aber nach nicht langer Zeit fiel auf das Schiff eine Windsbraut, Euraquilo genannt.
15. Und da das Schiff erfaßt wurde und nicht in den Wind zu bringen war, gaben wir Raum und trieben weg.
16. Wir liefen aber in Lee, einer kleinen Insel namens Klauda, und konnten nur mit Schwierigkeiten das Boot sichern.
17. Und als sie das eingesetzt hatten, wandten sie Schutzmittel an und gürteten das Schiff. Aus Furcht in die Syrten zu geraten, ließen sie das Geschirr nieder und trieben so.

18. Und da wir schwer im Sturme arbeiteten, begannen sie am nächsten Tage Ladung zu werfen.
19. Und am dritten Tage warfen sie mit eigener Hand das Zeug des Schiffes.
20. Da aber viele Tage durch weder Sonne noch Sterne schienen und der Sturm uns bedrängte, entschwand jede Hoffnung auf Rettung.

21. Und da sie lange ohne Nahrung blieben, trat Paulus mitten unter sie und sprach: Ihr Männer, man hätte auf mich hören und nicht von Kreta in See gehen sollen, so wäre Ungemach und Schaden erspart worden.
22. Nun ermahne ich euch, daß ihr getrost seid: denn es wird kein Leben von euch verloren gehen, nur das Schiff.

23. Denn in dieser Nacht trat ein Engel des Gottes, dem ich gehöre,
24. Dem ich auch diene, zu mir und sagte: Fürchte dich nicht, Paulus! du mußt vor dem Kaiser stehen und Gott hat dir alle deine Schiffsgenossen geschenkt.
25. Darum, Männer, seid wohlgemut, ich glaube Gott, daß es so kommt wie zu mir gesprochen wurde.
26. Wir werden aber auf eine Insel stoßen.
27. Als aber die vierzehnte Nacht kam, da wir durch die Adria trieben, vermuteten die Seeleute um Mitternacht, daß sie sich dem Lande näherten.
28. Und sie loteten und fanden zwanzig Klafter; nach kurzer Zeit loteten sie wieder und fanden fünfzehn Klafter.

δόξαντες τῆς προθέσεως κεκρατηκέναι,
ἄραντες ᵘἄσσον᾽ παρελέγοντο τὴν Κρήτην.
14 μετ᾽ οὐ πολὺ δὲ ἔβαλε κατ᾽ αὐτῆς ἄνε-
μος τυφωνικός, ὁ καλούμενος ˣεὐρακύλων᾽·
15 συναρπασθέντος δὲ τοῦ πλοίου, καὶ μὴ δυ-
ναμένου ἀντοφθαλμεῖν τῷ ἀνέμῳ, ἐπιδόντες
16 ἐφερόμεθα. νησίον δέ τι ὑποδραμόντες,
καλούμενον ʸΚαῦδα᾽, ᶻἰσχύσαμεν μόλις᾽
17 περικρατεῖς γενέσθαι τῆς σκάφης· ἣν ἄραν-
τες βοηθείαις ἐχρῶντο, ὑποζωννύντες τὸ
πλοῖον· φοβούμενοί τε μὴ εἰς τὴν ᵃΣύρ-
τιν᾽ ἐκπέσωσι, χαλάσαντες τὸ σκεῦος,
18 οὕτως ἐφέροντο. σφοδρῶς δὲ χειμαζο-
μένων ἡμῶν τῇ ἐξῆς ἐκβολὴν ἐποιοῦντο·
19 καὶ τῇ τρίτῃ αὐτόχειρες τὴν σκευὴν τοῦ
20 πλοίου ᵇἔρριψαν᾽. μήτε δὲ ἡλίου μήτε
ἄστρων ἐπιφαινόντων ἐπὶ πλείονας ἡμέρας,
χειμῶνός τε οὐκ ὀλίγου ἐπικειμένου, λοιπὸν
περιῃρεῖτο πᾶσα ἐλπὶς τοῦ σώζεσθαι ἡμᾶς.
21 πολλῆς ᶜτε᾽ ἀσιτίας ὑπαρχούσης τότε στα-
θεὶς ὁ Παῦλος ἐν μέσῳ αὐτῶν εἶπεν, ᵀΕδει
μέν, ὦ ἄνδρες, πειθαρχήσαντάς μοι μὴ
ἀνάγεσθαι ἀπὸ τῆς Κρήτης, κερδῆσαί τε
22 τὴν ὕβριν ταύτην καὶ τὴν ζημίαν. καὶ τα-
νῦν παραινῶ ὑμᾶς εὐθυμεῖν· ἀποβολὴ γὰρ
ψυχῆς οὐδεμία ἔσται ἐξ ὑμῶν, πλὴν τοῦ
23 πλοίου. παρέστη γάρ μοι τῇ νυκτὶ ταύτῃ
ᵈ—᾽ τοῦ Θεοῦ, οὗ εἰμι, ᾧ καὶ λατρεύω,
24 ᵉἄγγελος᾽ λέγων, Μὴ φοβοῦ, Παῦλε· Καί-
σαρί σε δεῖ παραστῆναι· καὶ ἰδού, κεχά-
ρισταί σοι ὁ Θεὸς πάντας τοὺς πλέοντας
25 μετὰ σοῦ. διὸ εὐθυμεῖτε, ἄνδρες· πιστεύω
γὰρ τῷ Θεῷ ὅτι οὕτως ἔσται καθ᾽ ὃν τρό-
26 πον λελάληταί μοι. εἰς νῆσον δέ τινα δεῖ
ἡμᾶς ἐκπεσεῖν.
27 Ὡς δὲ τεσσαρεσκαιδεκάτη νὺξ ἐγένετο,
διαφερομένων ἡμῶν ἐν τῷ Ἀδρίᾳ, κατὰ
μέσον τῆς νυκτὸς ὑπενόουν οἱ ναῦται
28 προσάγειν τινὰ αὐτοῖς χώραν· καὶ βολί-
σαντες εὗρον ὀργυιὰς εἴκοσι· βραχὺ δὲ

ᵘ Ἄσσον S.
ˣ εὐροκλύδων
ʸ Κλαύδην A.S.: Κλαῦδα M.
ᶻ μόλις ἰσχύσαμεν
ᵃ σύρτιν
ᵇ ἐρρίψαμεν
ᶜ δὲ
ᵈ add ἄγγελος
ᵉ om. ἄγγελος

29. Und da sie fürchteten auf Klippen zu geraten, ließen sie hinten vom Schiff vier Anker fallen und sehnten sich nach dem Anbruch des Tages.
30. Da aber die Schiffsleute aus dem Schiffe zu fliehen suchten und das Boot in See ließen unter dem Vorgeben, sie wollten vom Vorschiff Anker ausbringen,
31. Sprach Paulus zu dem Hauptmann und den Soldaten: Wenn diese nicht im Schiffe bleiben, ist für euch keine Rettung.
32. Da kappten die Kriegsleute die Boottaue und ließen es treiben.
33. Bevor es aber Tag wurde, ermahnte Paulus alle, einige Nahrung zu nehmen, und sagte: Dies ist der vierzehnte Tag, da ihr ohne Nahrung zuwartet und nichts zu euch nehmet.
34. Darum ermahne ich euch euer Speiseteil zu nehmen, denn das dient zu eurer Rettung, denn es soll kein Haar von einem Haupte von euch verloren gehen.
35. Und als er dies gesagt hatte, nahm er Brot, dankte Gott vor allen, brach es und begann zu essen.
36. Es wurden aber alle getrosten Mutes und nahmen ebenfalls Nahrung zu sich.
37. Wir waren aber im ganzen im Schiff unser zweihundertsechsundsiebenzig Seelen. (Nach anderer Lesart, wie rechts am Rande: ungefähr sechsundsiebzig. (Vergl. auch den Text.)
38. Nachdem sie satt geworden, leichteten sie das Schiff und warfen den Weizen in das Meer.
39. Und als es Tag ward, erkannten sie das Land nicht, nahmen aber eine Bucht wahr, welche einen Strand hatte, und hielten Rat, ob sie das Schiff dort auflaufen lassen konnten. (Andere Lesart: Das Schiff dort bergen konnten.)
40. Und sie warfen die Anker los, ließen sie im Meere und lösten zugleich die Bande der Steuerriemen, hälten das Vorsegel vor dem Wind und hielten auf den Strand zu.
41. Aber auf einen Ort stoßend, da zwei Seen sich begegnen, rannten sie das Schiff auf den Grund, der Vorderteil stockfest und unbeweglich, der Hinterteil aber brach auf unter der Wogengewalt.
42. Die Kriegsleute ratschlagten die Gefangenen zu töten, daß nicht jemand davon durch Schwimmen entkommen möge.
43. Der Hauptmann aber wollte Paulus retten und verhinderte sie an ihrem Vorhaben und befahl denen, die schwimmen konnten, sich zuerst über Bord zu stürzen und das Land zu gewinnen.

διαστήσαντες, καὶ πάλιν βολίσαντες, εὗρον
29 ὀργυιὰς δεκαπέντε. φοβούμενοί τε, [f]μήπου κατὰ [g]τραχεῖς τόπους [g]ἐκπέσωμεν[g], ἐκ
πρύμνης ῥίψαντες ἀγκύρας τέσσαρας ηὔ-
30 χοντο ἡμέραν γενέσθαι. τῶν δὲ ναυτῶν
ζητούντων φυγεῖν ἐκ τοῦ πλοίου, καὶ χαλα-
σάντων τὴν σκάφην εἰς τὴν θάλασσαν
προφάσει ὡς ἐκ πρώρας μελλόντων ἀγκύ-
31 ρας ἐκτείνειν, εἶπεν ὁ Παῦλος τῷ ἑκατον-
τάρχῃ καὶ τοῖς στρατιώταις, Ἐὰν μὴ οὗτοι
μείνωσιν ἐν τῷ πλοίῳ, ὑμεῖς σωθῆναι οὐ
32 δύνασθε. τότε οἱ στρατιῶται ἀπέκοψαν
τὰ σχοινία τῆς σκάφης, καὶ εἴασαν αὐτὴν
33 ἐκπεσεῖν. ἄχρι δὲ οὗ ἔμελλεν ἡμέρα γίνε-
σθαι, παρεκάλει ὁ Παῦλος ἅπαντας μετα-
λαβεῖν τροφῆς λέγων, Τεσσαρεσκαιδεκάτην
σήμερον ἡμέραν προσδοκῶντες ἄσιτοι δια-
34 τελεῖτε, μηδὲν προσλαβόμενοι. διὸ παρα-
καλῶ ὑμᾶς [h]μεταλαβεῖν[h] τροφῆς· τοῦτο
γὰρ πρὸς τῆς ὑμετέρας σωτηρίας ὑπάρχει·
οὐδενὸς γὰρ ὑμῶν θρὶξ [i]ἀπὸ[i] τῆς κεφαλῆς
35 [k]ἀπολεῖται[k]. εἰπὼν δὲ ταῦτα, καὶ λαβὼν
ἄρτον, εὐχαρίστησε τῷ Θεῷ ἐνώπιον πάν-
36 των, καὶ κλάσας ἤρξατο ἐσθίειν. εὔθυμοι
δὲ γενόμενοι πάντες καὶ αὐτοὶ προσελά-
37 βοντο τροφῆς. ἦμεν δὲ ἐν τῷ πλοίῳ αἱ
πᾶσαι ψυχαὶ [l]διακόσιαι ἑβδομήκοντα ἕξ[l].
38 κορεσθέντες δὲ τροφῆς ἐκούφιζον τὸ πλοῖον
ἐκβαλλόμενοι τὸν σῖτον εἰς τὴν θάλασσαν.
39 ὅτε δὲ ἡμέρα ἐγένετο, τὴν γῆν οὐκ ἐπε-
γίνωσκον· κόλπον δέ τινα κατενόουν ἔχοντα
αἰγιαλόν, εἰς ὃν [m]ἐβουλεύοντο[m], εἰ δύναιντο,
40 [n]ἐξῶσαι[n] τὸ πλοῖον. καὶ τὰς ἀγκύρας
περιελόντες εἴων εἰς τὴν θάλασσαν, ἅμα
ἀνέντες τὰς ζευκτηρίας τῶν πηδαλίων· καὶ
ἐπάραντες τὸν ἀρτέμονα τῇ πνεούσῃ κατεῖ-
41 χον εἰς τὸν αἰγιαλόν· περιπεσόντες δὲ εἰς
τόπον διθάλασσον [o]ἐπέκειλαν[o] τὴν ναῦν·
καὶ ἡ μὲν πρώρα ἐρείσασα ἔμεινεν ἀσά-
λευτος, ἡ δὲ πρύμνα ἐλύετο ὑπὸ τῆς
42 βίας [p]—[p]. τῶν δὲ στρατιωτῶν βουλὴ
ἐγένετο ἵνα τοὺς δεσμώτας ἀποκτεί-
43 νωσι, μή τις ἐκκολυμβήσας διαφύγοι. ὁ
δὲ ἑκατόνταρχος, βουλόμενος διασῶσαι

[f] μήπως εἰς
[g] ἐκπέσωσιν S.
[h] προσλαβεῖν
[i] ἐκ
[k] πεσεῖται
[l] ὡς ἑβδομήκοντα ἕξ M.
[m] ἐβουλεύσαντο
[n] ἐκσῶσαι M.
[o] ἐπώκειλαν
[p] add τῶν κυμάτων

44. Die übrigen aber teils auf Brettern, teils auf Schifftrümmern dahin streben. Und so geschah es, daß alle gerettet ans Land kamen.

Act. XXVIII.

1. Und als wir entkommen waren, vernahmen wir, daß die Insel Melita hieß. (Nach anderer Lesart: Melitene.)
2. Und die Barbaren bewiesen uns eine nicht gewöhnliche Menschenfreundlichkeit; sie zündeten ein Feuer an und nahmen uns des fallenden Regens und der Kälte halber auf.
3. Da nun Paulus einen Haufen dürres Holz (Reisig) zusammenfaßte, und auf das Feuer legte, kam infolge der Wärme eine Schlange hervor, welche ihn bei der Hand faßte.
4. Wie aber die Barbaren das Tier an seiner Hand hängen sahen, sagten sie zueinander, das ist ein Verbrecher, den nach der Rettung aus dem Meer die göttliche Gewalt doch nicht leben läßt. Er aber schüttelte das Tier in das Feuer
5. Und es widerfuhr ihm kein Übel.
6. Sie hatten aber gemeint, daß er plötzlich tot umfallen werde, und da sie bei längerem Zuwarten nichts Auffallendes an ihm vorgehen sahen, wurden ihre Gedanken verändert und sie sagten sich: dann mag er göttlicher Kraft sein.
7. In jener Gegend hatte einer der Vorzüglichsten der Insel, mit Namen Publius, Grundbesitz, der nahm uns auf und bewirtete uns gütig während dreier Tage. Es geschah aber, daß der Vater des Publius an Fieber darniederlag.
8. Zu dem ging Paulus hinein, betete, legte ihm die Hände auf und heilte ihn.
9. Hernach kamen auch andere Kranken von der Insel herbei und ließen sich heilen.
10. Sie erwiesen uns sodann hohe Ehren, und als wir abfuhren, sorgten sie für allen unsern Bedarf.
11. Nach drei Monaten aber fuhren wir in einem Schiffe von Alexandrien ab, das an der Insel überwintert hatte und das Zeichen des Dioskuren führte.

τὸν Παῦλον, ἐκώλυσεν αὐτοὺς τοῦ βουλήματος· ἐκέλευσέ τε τοὺς δυναμένους κολυμβᾶν ἀπορρίψαντας πρώτους ἐπὶ τὴν γῆν
44 ἐξιέναι, καὶ τοὺς λοιποὺς, οὓς μὲν ἐπὶ σανίσιν, οὓς δὲ ἐπί τινων τῶν ἀπὸ τοῦ πλοίου. καὶ οὕτως ἐγένετο πάντας διασωθῆναι ἐπὶ τὴν γῆν.

28 Καὶ διασωθέντες τότε [q]ἐπέγνωμεν[/] ὅτι
2 [r]Μελίτη[/] ἡ νῆσος καλεῖται. [s]οἵ τε[/] βάρβαροι παρεῖχον οὐ τὴν τυχοῦσαν φιλανθρωπίαν ἡμῖν· ἀνάψαντες γὰρ πυρὰν προσελάβοντο πάντας ἡμᾶς διὰ τὸν ὑετὸν τὸν
3 ἐφεστῶτα καὶ διὰ τὸ ψῦχος. συστρέψαντος δὲ τοῦ Παύλου φρυγάνων [t]τι[/] πλῆθος, καὶ ἐπιθέντος ἐπὶ τὴν πυράν, ἔχιδνα [u]ἀπὸ[/] τῆς θέρμης ἐξελθοῦσα καθῆψε τῆς
4 χειρὸς αὐτοῦ. ὡς δὲ εἶδον οἱ βάρβαροι κρεμάμενον τὸ θηρίον ἐκ τῆς χειρὸς αὐτοῦ, ἔλεγον πρὸς ἀλλήλους, Πάντως φονεύς ἐστιν ὁ ἄνθρωπος οὗτος, ὃν διασωθέντα ἐκ
5 τῆς θαλάσσης ἡ δίκη ζῆν οὐκ εἴασεν. ὁ μὲν οὖν, ἀποτινάξας τὸ θηρίον εἰς τὸ πῦρ,
6 ἔπαθεν οὐδὲν κακόν. οἱ δὲ προσεδόκων αὐτὸν μέλλειν πίμπρασθαι ἢ καταπίπτειν ἄφνω νεκρόν· ἐπὶ πολὺ δὲ αὐτῶν προσδοκώντων, καὶ θεωρούντων μηδὲν ἄτοπον εἰς αὐτὸν γινόμενον, [x]μεταβαλόμενοι[/] ἔλεγον θεὸν αὐτὸν εἶναι.
7 Ἐν δὲ τοῖς περὶ τὸν τόπον ἐκεῖνον ὑπῆρχε χωρία τῷ πρώτῳ τῆς νήσου, ὀνόματι Ποπλίῳ· ὃς ἀναδεξάμενος ἡμᾶς τρεῖς
8 ἡμέρας φιλοφρόνως ἐξένισεν. ἐγένετο δὲ τὸν πατέρα τοῦ Ποπλίου πυρετοῖς καὶ δυσεντερίᾳ συνεχόμενον κατακεῖσθαι. πρὸς ὃν ὁ Παῦλος εἰσελθών, καὶ προσευξάμενος, ἐπιθεὶς τὰς χεῖρας αὐτῷ ἰάσατο αὐτόν.
9 τούτου [y]δὲ[/] γενομένου καὶ οἱ λοιποὶ οἱ [z]ἐν τῇ νήσῳ ἔχοντες ἀσθενείας[/] προσήρχοντο
10 καὶ ἐθεραπεύοντο· οἳ καὶ πολλαῖς τιμαῖς ἐτίμησαν ἡμᾶς, καὶ ἀναγομένοις ἐπέθεντο τὰ πρὸς [a]τὰς χρείας[/].
11 Μετὰ δὲ τρεῖς μῆνας ἀνήχθημεν ἐν πλοίῳ παρακεχειμακότι ἐν τῇ νήσῳ, Ἀλεξανδρίνῳ, παρασήμῳ Διοσκούροις.

[q] ἐπέγνωσαν
[r] Μελικήνη M.
[s] οἱ δὲ
[t] om. τι
[u] ἐκ
[x] μεταβαλλόμενοι
[y] οὖν
[z] ἔχοντες ἀσθενείας ἐν τῇ νήσῳ
[a] τὴν χρείαν

12. Wir landeten sodann in Syrakus und verweilten da drei Tage.
13. Von da fuhren wir weiter nach Regium, und da einen Tag nachher Südwind einfiel, kamen wir am zweiten Tage nach Puteoli.

14. Daselbst fanden wir Brüder und wurden eingeladen acht Tage bei ihnen zu bleiben; dann gingen wir nach Rom.

15. Und von dorther kamen die Brüder, die von uns gehört, uns bis Foreun Appii und Tres Tabernä entgegen.

(Von Vers 17 an Übersetzung Weizsäcker.)

16. Wie Paulus sie sah, dankte er Gott und faßte Vertrauen. Als wir aber in Rom eingezogen waren (wurde Paulus dem Stratopedarchen übergeben, erhielt aber) die Erlaubnis mit dem Soldaten, der ihn überwachte, für sich zu wohnen.
17. Es geschahe aber drei Tage darauf, daß er die Häupter der Judenschaft zusammenrufen ließ, und da sie sich versammelt hatten sagte er zu ihnen: ihr Männer und Brüder, ich habe nichts wider das Volk und die angestammten Sitten getan, und bin doch von Jerusalem her als Gefangener in die Hand der Römer ausgeliefert worden.
18. Diese haben mich verhört und wollten mich freilassen, weil kein Todesverbrechen bei mir vorliege.
19. Da aber die Juden widersprachen, ward ich genötigt, mich auf den Kaiser zu berufen, nicht als ob ich gegen mein Volk eine Klage hätte.
20. Aus dieser Ursache nun bat ich, euch sehen und zu euch sprechen zu dürfen. Denn um der Hoffnung Israels willen liege ich in dieser Kette.

21. Sie aber sagten zu ihm: wir haben weder Briefe deinetwegen aus Judäa erhalten, noch ist einer von den Brüdern gekommen, der uns von dir etwas Schlimmes berichtet oder erzählt hätte.

22. Wir begehren aber von dir zu erfahren, was du meinst; denn von dieser Stelle ist uns bekannt, daß ihr aller Orten widersprochen wird.

23. Sie bestimmten ihm aber einen Tag und kamen ihrer mehrere zu ihm in die Herberge; ihnen erklärte und bezeugte er das Reich Gottes, und suchte sie zu überzeugen für Jesus von dem mosaischen Gesetze und den Propheten aus, von früh morgens bis abends.

12 καὶ καταχθέντες εἰς Συρακούσας ἐπεμεί-
13 ναμεν ἡμέρας τρεῖς. ὅθεν [b]περιελθόντες[/] κατηντήσαμεν [c]εἰς[/] Ῥήγιον· καὶ μετὰ μίαν ἡμέραν ἐπιγενομένου νότου δευτεραῖοι ἤλ-
14 θομεν εἰς Ποτιόλους· οὗ εὑρόντες ἀδελφοὺς παρεκλήθημεν [d]παρ'[/] αὐτοῖς ἐπιμεῖναι ἡμέρας ἑπτά· καὶ οὕτως εἰς τὴν Ῥώμην
15 ἤλθομεν. κἀκεῖθεν οἱ ἀδελφοί, ἀκούσαντες τὰ περὶ ἡμῶν, [e]ἦλθον[/] εἰς ἀπάντησιν ἡμῖν ἄχρις Ἀππίου Φόρου καὶ Τριῶν Ταβερνῶν· οὓς ἰδὼν ὁ Παῦλος εὐχαριστήσας τῷ Θεῷ ἔλαβε θάρσος.
16 Ὅτε δὲ [f]εἰσήλθομεν[/] εἰς Ῥώμην, [g]ἐπετράπη τῷ Παύλῳ[/] μένειν καθ' ἑαυτὸν σὺν τῷ φυλάσσοντι αὐτὸν στρατιώτῃ.
17 Ἐγένετο δὲ μετὰ ἡμέρας τρεῖς συγκαλέσασθαι [h]αὐτὸν[/] τοὺς ὄντας τῶν Ἰουδαίων πρώτους· συνελθόντων δὲ αὐτῶν ἔλεγε πρὸς αὐτούς, [i]Ἐγώ, ἄνδρες ἀδελφοί,[/] οὐδὲν ἐναντίον ποιήσας τῷ λαῷ ἢ τοῖς ἔθεσι τοῖς πατρῴοις, δέσμιος ἐξ Ἱεροσολύμων παρε-
18 δόθην εἰς τὰς χεῖρας τῶν Ῥωμαίων· οἵτινες, ἀνακρίναντές με, ἐβούλοντο ἀπολῦσαι διὰ τὸ μηδεμίαν αἰτίαν θανάτου ὑπάρχειν ἐν
19 ἐμοί. ἀντιλεγόντων δὲ τῶν Ἰουδαίων ἠναγκάσθην ἐπικαλέσασθαι Καίσαρα, οὐχ ὡς
20 τοῦ ἔθνους μου ἔχων τι κατηγορῆσαι. διὰ ταύτην οὖν τὴν αἰτίαν παρεκάλεσα ὑμᾶς ἰδεῖν καὶ προσλαλῆσαι· ἕνεκεν γὰρ τῆς ἐλπίδος τοῦ Ἰσραὴλ τὴν ἅλυσιν ταύτην
21 περίκειμαι. οἱ δὲ πρὸς αὐτὸν εἶπον, Ἡμεῖς οὔτε γράμματα περὶ σοῦ ἐδεξάμεθα ἀπὸ τῆς Ἰουδαίας, οὔτε παραγενόμενός τις τῶν ἀδελφῶν ἀπήγγειλεν ἢ ἐλάλησέ τι περὶ
22 σοῦ πονηρόν. ἀξιοῦμεν δὲ παρὰ σοῦ ἀκοῦσαι ἃ φρονεῖς· περὶ μὲν γὰρ τῆς αἱρέσεως ταύτης γνωστὸν [k]ἡμῖν ἐστιν[/] ὅτι πανταχοῦ ἀντιλέγεται.
23 Ταξάμενοι δὲ αὐτῷ ἡμέραν ἦκον πρὸς αὐτὸν εἰς τὴν ξενίαν πλείονες· οἷς ἐξετίθετο, διαμαρτυρόμενος τὴν βασιλείαν τοῦ Θεοῦ,

[b] περιελόντες M.
[c] εἰν S.
[d] ἐπ'
[e] ἐξῆλθον
[f] ἦλθομεν
[g] ὁ ἑκατόνταρχος παρέδωκε τοὺς δεσμίους τῷ στρατοπεδάρχῃ· τῷ δὲ Παύλῳ ἐπετράπη A.S.M.
[h] τὸν Παῦλον
[i] Ἄνδρες ἀδελφοί, ἐγὼ
[k] ἐστιν ἡμῖν

24. Und die einen ließen sich überzeugen durch seine Reden, die andern blieben ungläubig.
25. Da sie aber untereinander nicht übereinstimmten, machten sie sich fort, wobei Paulus nur das eine Wort sagte: treffend hat der heilige Geist geredet durch den Propheten Jesaias zu euren Vätern:

26. Gehe hin zu diesem Volke und sage: mit dem Gehör sollt ihr hören und nichts verstehen, und mit dem Gesicht sehen und nichts erblicken.
27. Denn es ward das Herz dieses Volkes verstockt, und sie sind schwerhörig geworden, und ihre Augen haben sie verschlossen, daß sie nicht sähen mit den Augen, und nicht hörten mit den Ohren, noch verständen mit dem Herzen und umkehrten und ich sie heile.

28. So sei es denn euch kund, daß dieses Heil Gottes den Heiden gesendet ist; die werden hören.
29. Und da er dies gesagt, gingen die Juden weg und hatten großen Wortwechsel miteinander.

30. Er blieb aber ganze zwei Jahre in seiner Mietwohnung, und empfing
31. alle die ihn besuchten und verkündete das Reich Gottes, und lehrte von dem Herrn Jesus ganz offen, ungehindert.

πείθων τε αὐτοὺς [l—l] περὶ τοῦ Ἰησοῦ ἀπό
τε τοῦ νόμου Μωσέως καὶ τῶν προφητῶν,
24 ἀπὸ πρωὶ ἕως ἑσπέρας. καὶ οἱ μὲν ἐπεί-
θοντο τοῖς λεγομένοις, οἱ δὲ ἠπίστουν.
25 ἀσύμφωνοι δὲ ὄντες πρὸς ἀλλήλους ἀπε-
λύοντο, εἰπόντος τοῦ Παύλου ῥῆμα ἕν, ὅτι
Καλῶς τὸ Πνεῦμα τὸ Ἅγιον ἐλάλησε διὰ
Ἡσαΐου τοῦ προφήτου πρὸς τοὺς πατέρας
26 [m ὑμῶν] λέγον, Πορεύθητι πρὸς τὸν λαὸν
τοῦτον καὶ εἰπέ, Ἀκοῇ ἀκούσετε, καὶ οὐ μὴ
συνῆτε· καὶ βλέποντες βλέψετε, καὶ οὐ μὴ
27 ἴδητε· ἐπαχύνθη γὰρ ἡ καρδία τοῦ λαοῦ
τούτου, καὶ τοῖς ὠσὶ βαρέως ἤκουσαν, καὶ
τοὺς ὀφθαλμοὺς αὐτῶν ἐκάμμυσαν· μήποτε
ἴδωσι τοῖς ὀφθαλμοῖς, καὶ τοῖς ὠσὶν ἀκού-
σωσι, καὶ τῇ καρδίᾳ συνῶσι, καὶ ἐπιστρέ-
28 ψωσι, καὶ [n ἰάσομαι] αὐτούς. γνωστὸν οὖν
ἔστω ὑμῖν, ὅτι τοῖς ἔθνεσιν ἀπεστάλη
[o τοῦτο] τὸ σωτήριον τοῦ Θεοῦ· αὐτοὶ καὶ
ἀκούσονται. [p—p]
30 [q Ἐνέμεινε] δὲ [r—r] διετίαν ὅλην ἐν ἰδίῳ
μισθώματι, καὶ ἀπεδέχετο πάντας τοὺς εἰσ-
31 πορευομένους πρὸς αὐτόν, κηρύσσων τὴν
βασιλείαν τοῦ Θεοῦ, καὶ διδάσκων τὰ περὶ
τοῦ Κυρίου Ἰησοῦ Χριστοῦ, μετὰ πάσης
παρρησίας, ἀκωλύτως.

[l] add τὰ

[m] ὑμῶν

[n] ἰάσομαι

[o] om. τοῦτο

[p] add ver. 29 καὶ ταῦτα αὐτοῦ εἰπόντος ἀπῆλθον οἱ Ἰουδαῖοι, πολλὴν ἔχοντες ἐν ἑαυτοῖς συζήτησιν. A.S.M.

[q] Ἔμεινε

[r] add ὁ Παῦλος

Paulus der Heidenapostel

Eine Dissertation

MOSAIK aus POMPEIJI. (Nach Kuhn, Kunstgeschichte.)

Die TATEN der APOSTEL schließen sich, wenigstens äußerlich, eng an die Erzählung der Evangelien an und bilden daher mit den Paulusbriefen die Hauptquelle für die Geschichte der urchristlichen Gemeinden. Sie sind, so wie sie uns vorliegen, nicht aus einem Guß entstanden, sondern enthalten Teile sehr verschiedener Herkunft, mündliche und schriftliche Überlieferungen, auch größere Abschnitte, die wenigstens in Hauptzügen (doch wahrscheinlich gekürzt) wörtlich aufgenommen wurden. Die ersteren wurden von dem Überarbeiter in den Gang seiner Erzählung eingeflochten und fanden ihre Stelle hauptsächlich in der ersten Hälfte der Taten, wofür ihm möglicherweise noch Gewährsmänner zu Gebote stunden, welche Augenzeugen der Ereignisse waren. Zu den wörtlich aufgenommenen, dem Verfasser vorgelegenen Schriften ist vorzugsweise der Reisebericht des Lucas zu zählen und zwar nicht allein die zwei letzten Kapitel der Taten, welche über die Romfahrt des Heidenapostels berichten, sondern noch mehrere Abschnitte über die Missionsreisen desselben. Die Akten beabsichtigen nicht, die Arbeit sämtlicher Apostel gleichmäßig zur Darstellung zu bringen. Hierfür lag auch kaum das

Material vor und die Mehrzahl tritt gar bald zu Gunsten der Hauptperson zurück. Ihre Tätigkeit braucht aus diesem Grunde durchaus nicht als eine unbedeutende betrachtet zu werden, sie war nur eine weniger auffallende. Die Gemeinde in Jerusalem wurde in der ersten Zeit durch die Säulenapostel repräsentiert, damals natürlich Petrus und Johannes, die sich wiederum unter Jakobus beugten, der aus Bluts-, nicht aus Geistesverwandtschaft natürlich an die Stelle seines Bruders getreten war, da sie willig als solche von den übrigen wie der wachsenden Gemeinde als Wortführer und Leiter anerkannt wurden und hierzu besonders befähigt waren. Der Schluß des Johannesevangeliums ist damit nicht vollkommen in Übereinstimmung, indem daselbst dargetan wird, wie Petrus mit andern Jüngern seinem früheren Gewerbe, dem Fischerberuf, oblag und erst durch den auferstandenen Meister neuerdings zur Nachfolge gerufen wird. — Petrus und Johannes werden nach der Steinigung des Stephanus (also nach der damaligen Bedrängung der Gemeinde, welcher dieser erste Hellene zum Opfer fiel) als auf der Missionsreise begriffen dargestellt. Und zwar in Samaria, deren Bewohner von den Juden als Abtrünnige weit mehr gehaßt und verabscheut wurden als die Heiden. Dahin wird auch die zur Zeit der Abfassung der „Taten“ nicht mehr verstandene Erzählung ihres Zusammentreffens mit Simon dem Magier verlegt, auf die wir noch zurückkommen werden. — Unmittelbar darauf folgt das prächtige Bild der Unterredung des Philippus mit dem Äthiopier auf dem Wege nach Gaza, welch letzterer durch die Auslegung des Gottesknechtes im Propheten Jesaias und die frohe Botschaft bekehrt und getauft wurde. — Auf einer zweiten Missionsreise

(als die Gemeinde in ganz Judäa, Galiläa und Samaria Frieden hatte) gelangt Petrus auch nach Cäsarea, spricht zu den Heiden und erhebt sie durch seine Worte und die ihm verliehene Kraft seines Geistes. Seine Erfolge sind so groß, daß die Häupter in Jerusalem, vor allen wohl Jakobus, der Gerechte, in höchste Bestürzung geraten und den kühnen Mann nach Jerusalem vor ihren Richterstuhl forderten, durch die weitherzige Verteidigung und Begründung seines Tuns aber besänftigt wurden.

Auch andere Jünger, welche durch die frühere Bedrängnis von Jerusalem ausgezogen waren, lehrten in entlegenen Orten, doch nur in jüdischen Versammlungen. Einige Cyprer und Cyrenäiker redeten in Antiochien zu den Griechen und bekehrteu eine Anzahl. Auch hiervon erhielten die Ältesten in Jerusalem Kunde. Sie gerieten nicht mehr in Aufregung, sondern ordneten nur einen Vertrauensmann, Barnabas, ab, zur Untersuchung der Zustände und zum Eingriff, falls dies notwendig sein sollte. Dieser fand die kleine Gemeinde in der besten Verfassung und vom besten Geiste beseelt, so daß nur zu wünschen war, das begonnene Werk möchte weiter gedeihen. Von Antiochien aus reiste Barnabas nach Tarsus, den Saulus aufzusuchen, und da er ihn gefunden, kehrte er in seiner Begleitung nach Antiochien zurück, besuchte ein volles Jahr lang die Versammlung der Gemeinde, lehrte eine ansehnliche Menge und es bekamen damals zuerst die Jünger daselbst den Namen Christianer. Als die Kunde der ökonomischen Bedrängnis ihrer Mitbrüder in Jerusalem nach Antiochien gelangte, wurde eine Kollekte veranstaltet und mit dem Ertrag Barnabas und Saulus nach Judäa abgeordnet. Da schon IX,

26 ff. der bekehrte und aus Damaskus der Nachstellungen wegen entflohene Saulus durch Barnabas in den Jüngerkreis eingeführt worden war, braucht in XI, 30 über die Art des Empfanges nichts gesagt zu werden; er konnte nach dieser Darstellung nur ein brüderlicher sein, das war nicht etwa Absicht des Verfassers, sondern volle Überzeugung. Vor dem Tode des Königs Agrippa I. im Jahre 44 wird in den Taten des Saulus in Kürze an folgenden Stellen gedacht: 1. Bei der Steinigung des Stephanus und der anschließenden Verfolgung. 2. Ausführliche und zusammenhängende Erzählung seiner Reise nach Damaskus und seine Bekehrung im Angesicht der Stadt. Damit verbunden der Anschlag auf sein Leben (hier den jüdischen Gemeindegliedern zur Last gelegt), seine Rettung, Reise nach Jerusalem, Einführung in den Jüngerkreis durch Barnabas und eigentümlich begründete Sendung nach Tarsus. 3. Aufsuchung durch Barnabas, Ankunft und Lehrtätigkeit in Antiochien und zweite Reise nach Jerusalem mit der Geldspende. Wir werden auf diese drei Punkte im Zusammenhang zurückkommen und daran seine Gefangennahme, sowie die Abführung nach Cäsarea unter starker römischer Eskorte anzuschließen haben.

Auffällig ist in diesem Teil der Apostelтaten die kühne, weit über die engen Schranken des Judentums hinausreichende Wirksamkeit des Apostels Petrus. Daneben treten andere Sendboten, die zu den Griechen reden, durchaus zurück. Zuerst in Gemeinschaft mit Johannes, sodann allein, ist Petrus zum Heidenapostel geworden, der in Samarien das Ansinnen des Magiers gebührend zurückweist, andern aber, Juden wie Heiden, die frohe Botschaft verkündet, sein Tun

vor den Mitbrüdern durch seine Berufung auf höhere Weisung rechtfertigt und den Weg für die künftige ausgedehnte Heidenmission bahnt. Wenn auch nach einigem Zögern aus begreiflichen Befürchtungen, die Barnabas nun leicht zerstreuen kann, wird Saulus in den engsten Jüngerkreis aufgenommen und geht als Gleichberechtigter bei ihnen ein und aus. Sie retten ihn vor Anschlägen gegen sein Leben nach seiner Vaterstadt, woselbst ihn Barnabas, wie erwähnt, aufsucht und als Mitarbeiter an der schon gegründeten Gemeinde in Antiochien mitnimmt. Die zweite Reise nach Jerusalem mit der Geldspende wird dementsprechend nur als eine Tatsache kurz angeführt.

Für die nun folgende Missionstätigkeit ist dem Paulus die Bahn geöffnet und das Apostelkonzil schließt die Darstellung würdig ab.

An demselben treten nur wenige ängstliche Gemüter, welche sich ohne strenge Einhaltung des Gesetzes keine würdige Gemeinschaft, sondern nur Zügellosigkeit und Anarchie vorstellen können, mit der Forderung eines engern Zaunes auf. Petrus und Jakobus aber zeigen sich auf einem hoch über dieser Ängstlichkeit erhabenen Standpunkt. Ihre Worte und ihre Autorität vermögen auch die Schwächsten über ihre Bedenken hinauszuführen, die Verkündigung der Lehre unter den Heiden und deren Taufe ohne das Joch des Gesetzes als zulässig, selbst als geboten darzutun.

Unter ganz selbstverständlichen und leicht zu erfüllenden Bedingungen wird die Aufnahme der Heiden in die Gemeinschaft gutgeheißen und dieser weitherzige Beschluß der Muttergemeinde durch eigene Boten den Heidenchristen in Antiochien mitgeteilt.

Dieses frohe Zusammenwirken der ersten Häupter dieser Synode mit der vereinbarten Teilung in die Arbeit: für uns vor allem die Juden, für euch vor allem die Heiden, entspricht leider den Tatsachen nicht, wie wir den schmerzlichen und bittern Worten des eigentlichen Heidenapostels entnehmen müssen. Weitere Belege aus andern nicht viel jüngern Schriften, als den Apostelaten in ihrer jetzigen Gestalt angewiesen werden müssen, können in diesen Überblick nicht aufgenommen werden, obschon diese erst recht die gehässige Anfeindung, der sich Paulus überall ausgesetzt sah, wohin andere Sendboten nach ihm kamen und die Gemüter aufregten, bis zu maßlosester Wut darlegen. Es genügen schon die Briefe, um erbitterten Prinzipienkampf da zu finden, wo die Darstellung der Apostelgeschichte von Verständigung und brüderlichem Zusammenwirken ausführlich Kunde gibt.

Es drängte sich das Bedürfnis auf, diese Widersprüche aufzulösen. Der Schlüssel schien durch die Annahme gefunden, der Verfasser d. T. habe in dem eifrigen Bestreben, die Urgemeinden in herzlichem Einverständnis miteinander, ohne gegenseitige Anfeindung und Lehrstreitigkeiten darzustellen sich bemüht, damit auch die leitenden Personen für eine spätere Zeit, hauptsächlich Petrus und Paulus, zusammengeführt und zu diesem Bilde des Friedens wie der Eintracht notwendig alle Gegensätze gemildert und ausgeglichen werden, so daß sich nur noch wenige Spuren vorfinden. Die Apostelaten sind aber keine solche Tendenzschrift, die überall die ängstliche Sorge des Verfassers verraten müßte. Der Verfasser war über die ersten Kämpfe, durch welche sich das älteste Christentum durchringen mußte und oft

in seinem innern Bestande bedroht war, weit hinaus. In seiner Zeit war der Kampfruf: Hie Petriner, hie Pauliner! längst verstummt, sogar vergessen worden. Die Kirche hatte andern Anstürmen zu begegnen, nämlich solchen von Seite der weltlichen Macht, die mit ihr den Ringkampf aufgenommen hatte, und von Seite heidnischer Gelehrsamkeit, gegen die sie sich wissenschaftlich wappnen mußte.

Längst war Jerusalem gefallen und zerstört, die Glieder der dortigen Gemeinde wohl schon vorher in alle Winde zerstreut oder in dem letzten blutigen Aufstand an der Seite ihrer Mitbürger im Kampfe ums Leben gekommen. Liebevoll bewahrte die Legende die Namen vieler Jünger auf und die apokryphen Schriften wissen ausführlich über die Schicksale aller Apostel zu berichten. Mit vollem Recht setzte die Kirche Petrus und Paulus (doch stets eingedenk eines Wortes des Herrn, Petrus an erster Stelle) als Apostelfürsten ein. Der Verfasser der Apostelgeschichte war ein Pauliner, da er mehr und mehr im Verlauf der Ereignisse und der tatsächlichen Bedeutung des Mannes entsprechend den Heidenapostel in den Vordergrund rückt und mit ihm und seinen Schicksalen auch schließt. So sehr lebt er aber schon in einer dem gewaltigen Kampf entlegenen Zeit und einer total veränderten Anschauungswelt, daß Petrus schon vor Paulus unbedenklich vor Heiden lehrt und als wirkliche Säule der Gemeinde für die freie Auffassung mannhaft eintritt. Ganz unbedenklich nimmt er die leicht zu deutende Erzählung vom Magier Simon an einer Stelle auf, die in keiner Weise auf Saulus gedeutet werden kann, da dieser erst nachher bekehrt und bei den Aposteln eingeführt wird. Und doch trägt eben dieser

Simon, der sich die Kraft des Geistes erkaufen will, alle Züge des Zerrbildes, das von den fanatischen Gegnern des Heidenapostels entworfen, später aber nicht mehr verstanden, so daß schließlich eine eigene Persönlichkeit dafür gesucht werden mußte, die von Petrus bis zu ihrer endlichen Vernichtung in Rom verfolgt wurde. Das letzt Angeführte hat mit der Apostelgeschichte bekanntlich nichts mehr zu tun, es steht in den spätern Petrus-Paulusakten, welche in gewissem Sinne ein Versuch der Weiterführung der erstern sind und dementsprechend auch endgiltig mit dem Magier aufräumen und das brüderliche Verhältnis der Apostelfürsten in hellem Lichte darstellen.

Soweit gehen die Akten d. A. unseres Kanon nicht, die endgiltige Abfassung fällt aber auch nicht kurz nach der Ankunft des Paulus in Rom, also in die letzten Monate des Jahres 62, sondern in die erste Hälfte des zweiten Jahrhunderts. In einer noch spätern Zeit würde das Einvernehmen der Hauptapostel ein weit innigeres geworden sein und die Aufnahme des Paulus in den engsten Kreis wäre ohne alle Bedenken erfolgt. In den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts waren im Gegensatz dazu die maßlosen Anfeindungen, welche Paulus im Osten zu erdulden hatte, noch viel zu lebhaft im Gedächtnis vieler, als daß diese Schrift überall willige Aufnahme und Anerkennung gefunden hätte. Damit ist über die Abfassungszeit der einzelnen Grundschriften, welche dem Verfasser zur Verfügung standen, nichts ausgesagt. Die meisten stammen ohne Zweifel aus frühester Zeit und wurden vom Verfasser im Geiste seiner Zeit ein- und überarbeitet. Dabei ist die Bearbeitung des Stoffes nicht zu verkennen. Dies ergibt sich

schon aus dem Vergleich mit den Briefen und Anordnungen, welche überhaupt nicht weitgehend benutzt wurden. Wir fügen hier zum Nachweis nur wenige Punkte an, die an ihrem Ort noch ausgeführt werden.

Der Apostel betrieb mit großer Ausdauer die Sammlung von Liebesgaben für die Notleidenden in Jerusalem und entschloß sich, als dieselben eine ansehnliche Summe ausmachten, die Reise nach Jerusalem in eigener Person zu unternehmen. In den Akten sind sowohl Ankunft als die Erlebnisse daselbst ausführlich geschildert, aber über die Aufnahme im Kreise der Ältesten wird merkwürdigerweise nichts erwähnt. Es wird ihm in dieser denkwürdigen Versammlung, die unter dem Vorsitz Jakobus des Gerechten stattfand, eingedenk des Apostelkonzils und seines Beschlusses, kein Vorwurf über seine Tätigkeit unter den Heiden gemacht, sie lobten ihn vielmehr, um gleich nachher mit der Anklage bei der Hand zu sein: er veranlasse die Juden, vom Gesetze und von seinen für sie bindenden Vorschriften abzuweichen.

Die Angaben der Apostelgeschichte über seine frühern Besuche in Jerusalem stehen in direktem Widerspruch mit seinen eigenen Worten. Daß schon damals irrige Angaben hierüber ausgestreut wurden und bis in entlegene Gemeinden gelangten, beweist seine feierliche Versicherung der Wahrheit seiner persönlichen Angaben über diesen Punkt.

Es betrifft vornehmlich die Behauptung, er sei nach der Flucht aus Damaskus (nach der Bekehrung) sofort nach Jerusalem gelangt und dort von den Jüngern nach einigem Zögern aufgenommen worden, während er aus-

drücklich sagt, er sei nicht hinaufgegangen, sondern vielmehr nach Arabien. Die Brüder konnten ihn daher damals auch nicht nach Tarsus schicken. Und als er viel später nach Jerusalem ging, da war es nicht von Antiochien, sondern von Damaskus aus, um Kephas zu sehen. Er ging nicht bei den Jüngern ein und aus, sondern sah neben dem Genannten nur noch Jakobus, den Bruder des Herrn. Es ist hier wie aus andern bedeutenden Abweichungen klar, daß der Verfasser an diesen wichtigen Stellen nicht die Briefe des Apostels, sondern andere Schriftstücke vor Augen hatte und benützte, deren absichtlich unrichtige Angaben Paulus selber so heftig bestritt, daß sich hieraus schon die hohe Bedeutung sowohl der Entstellung als auch der Klarlegung für ihn von selbst ergibt.

Anders verhält es sich mit der Schrift des Lukas, deren Abfassung unmittelbar nach der Ankunft in Rom zu setzen ist und nachher nur den knappen Nachsatz von der zweijährigen Dauer der Gefangenschaft und der freien Lehrtätigkeit des Apostels empfing. Dieselbe enthielt nächst der Einleitung eine gedrängte Darstellung der ersten Zeit bis zum öffentlichen Auftreten des Apostels, ausführlicher die Reisen und die Missionstätigkeit nach eigener Wahrnehmung des Verfassers, ergänzt durch Mitteilungen des Apostels und seiner Begleiter, und schließlich den Bericht über die Romfahrt. Der erste Teil erfuhr aus andern Quellen bedeutende Umarbeitung nebst vielen Einschaltungen größerer Teile. Die Lukasarbeit bildete aber doch das Gerippe des Ganzen und wurde zum Teil wörtlich aufgenommen, so daß das Werk nach damaligem Autorenbrauch ihm zugeschrieben werden durfte.

Baumgarten (Die Apostelgeschichte) stellte sich noch die Aufgabe, dieses Geschichtsbuch der atomistischen Behandlung zu entziehen. „Diese Schrift faßt den Hauptpunkt der Aufgabe ins Auge, indem sie den einheitlichen Zusammenhang in allen Teilen der Apostelgeschichte nicht minder als zugleich die strengste Geschichtlichkeit der Erzählungen von Anfang bis zu Ende nachzuweisen unternimmt." Dieser Nachweis ist nicht gelungen und konnte nicht gelingen, weil der Verfasser ganz offensichtlich einen einheitlichen Zusammenhang in allen Teilen gar nicht erstrebte, indem verschiedene Stücke in ganz selbständiger Bearbeitung aneinandergereiht sind. So wird die auswärtige Tätigkeit, welche, durch die erste größere Bedrängung der Gemeinde veranlaßt, von den Jüngern entfaltet wurde, an verschiedenen Orten in anschaulichen, abgerundeten Einzelbildern eingefügt. So die hieraus begründete Erzählung von der Lehrtätigkeit des Philippus in Samarien (wo er sogar den Simon bekehrte, ohne ihm aber die Gabe des Geistes verleihen zu können) und sodann auf der Straße nach Gaza und deren Küste entlang nach Cäsarea am Meere. Hierauf die im Zusammenhang erzählte Bekehrung des Saulus auf der Reise nach Damaskus, seine Erlebnisse und Lehre daselbst, die Errettung vor Nachstellungen mit dem nicht hierher gehörenden Schluß seiner Ankunft und Aufnahme in Jerusalem, sowie der unbegründeten Abschiebung nach Tarsus. In der Zeit des Friedens, also nach der Bedrängnis, wird über eine größere Reise berichtet, die Petrus über Lydda nach Joppe und Cäsarea unternahm, worauf neuerdings die Rede von Jüngern ist, welche durch die Verfolgung nach Cypern und Antiochien gelangten und dort lehrten.

Es ist klar, der Verfasser wollte keine Chronik schreiben, wozu er die einzelnen ihm vorliegenden Schriften hätte auflösen und ganz anders einfügen müssen. Vielmehr erfolgte die natürliche Anordnung so, daß sich die Hauptereignisse um einzelne hervorragende Persönlichkeiten oder Lokalitäten gruppierten. Nach den geographischen Verhältnissen und den Verbindungen reichten die Fäden von Süd nach Nord über den größten Teil Palästinas und darüber hinaus nach Antiochien, ferner in die herrliche Oase Damaskus, im Westen ans Meer und die Insel Cypern hin. Auch von Cyrenaika und andern Örtlichkeiten wird schon in diesem ersten Teil berichtet. Alle Fäden laufen indessen stets in Jerusalem in den Händen der Ältesten zusammen. Hier ist der Angelpunkt, hier tagen die jeweilen anwesenden Häupter, erteilen Ratschläge und Weisungen, ziehen die Einzelnen zur Verantwortung und übermitteln die Kunde der Beschlüsse durch Sendboten und Sendschreiben an entlegene Gemeinden. Dieses Verhältnis, das sich anfangs ganz von selbst verstund, zudem auf demokratischer Grundlage fußte, wurde im Verlauf der Missionstätigkeit des Heidenapostels vielfach hemmend und machte die Gemüter verwirrend und wurde schließlich unhaltbar. Mit der Romfahrt des Apostels bereitete sich die Verlegung des Schwerpunktes von der jüdischen in die heidnische Metropole schon teilweise vor. Die Verfolgung in Rom hemmte diesen Werdegang nur vorübergehend, während die Gemeinde in Jerusalem schon während der letzten Waffenerhebung des jüdischen Volkes unbedeutend wurde und im Jahr 70 zunächst fast gänzlich verschwand.

Die oben berührte atomistische Behandlung hat gewiß für Viele etwas Bemühendes, fast Verletzendes

an sich, doch ist darüber nicht zu vergessen, wie manche Anregung sie bot und einer besonnenen Kritik rief. Ohne letztere gibt es aber kein tieferes Verständnis der Schriften. Die Männer, von denen sie handeln, würden uns nicht näher rücken in ihrem Ringen, Dulden, Kämpfen und Irren, sondern fertig dastehen auf unnahbarer Höhe. Die Entwicklung zum Charakter erfolgt nicht so wie bei andern Geisteshelden, über deren Lebensgang wir (da sie uns zeitlich näher stehen) uns ein befriedigend getreues Bild zu machen vermögen. Da gibt es keine Übergänge zwischen Sonnenlicht und Dunkel, noch zwischen Wahrheit und Trug. Gerade die Apostelgeschichte weist in ihrer Schlußfassung auf eine Zeit hin, da die tiefgründige Kluft zwischen der Lehre des Heidenapostels und der engverschanzten Überzeugung seiner Gegner eben infolge des zeitlichen Abstandes der Weltauffassung und der Ortslage des Autors nicht mehr als unausfüllbar erscheint, aber eben doch noch hinreichend zu erkennen ist. Das ist der Prägestempel des Verfassers, welcher dem ganzen Werk aufgedrückt ist. Unter gebührender Berücksichtigung dieses Geisteskolorites ist der geschichtliche Wert der Haupttatsachen unverändert. Zu einer biographischen Herausarbeitung der beiden Parteihäupter reicht sie eben so wenig hin, als eine kleine Grundlinie zur Bestimmung der Distanz eines weitentfernten Lichtpunktes.

Nach dieser Einleitung wenden wir uns der nächsten Aufgabe zu. Es handelt sich darum, Saulus von seinem ersten Auftreten an einige Zeit zu begleiten, auf einzelnen Etappen seines Lebensweges zu begrüßen und schließlich den vielgeprüften Mann nicht nur nach Rom zu geleiten, sondern auch menschlich begreifen zu lernen.

Die Schwierigkeit dieser Aufgabe ist uns vollkommen bewußt und wir treten derselben nicht leichten Herzens nahe. Wie wir uns in reiferem Jugendalter zuerst mit dem Bußprediger Johannes und dadurch vorbereitet mit Leben und Lehre Jesu vertraut machen, so findet sich auch für den Apostelfürsten ein solcher Vorläufer. Sagt doch schon der Kirchenvater Augustin: „Hätte nicht Stephanus derart gebetet, so würde die Kirche keinen Paulus haben.“ Saulus wurde von dem Märtyrer nicht getauft, aber der Stachel der Worte des Sterbenden: Herr, wäge ihnen diese Sünde nicht zu, bohrte sich tief in die Seele des Christenverfolgers, wenn er auch Gefallen über seinen Tod an den Tag legte. Über Wesen und Wirken dieses fanatischen Mannes, der zudem nicht lange nach dem Antritt seines Diakonissenamtes der Volkswut erlag, gehen die Ansichten nicht soweit auseinander als anderwärts. Es ist dies auch begreiflich. Mit Ausnahme der Verteidigungsrede ist der Bericht über seinen Lebensgang sehr kurz und aus sicherer Quelle stammend.

Als der Diakon die Worte gesprochen hatte, welche in der Schrift am Ende der Rede stehen, wurde er durch wilde Geberden unterbrochen und ihm nach einer hoffnungsfreudigen Beifügung durch Schreien das Wort vom Munde abgeschnitten. Wenn hierzu bemerkt wurde, Stephanus sei hier zu Ende gewesen, hätte nichts mehr beizufügen gehabt, so ist das eben auch nur eine Behauptung, deren Wiederkehr bei einer weit später angeführten Rede des Apostels durch die Wiederholung keineswegs erhärtet wird oder die uns auch nur wahrscheinlicher vorkommt. Jawohl hatte Stephanus noch etwas, und zwar (da von einer Verteidigung nichts

zu hoffen war, wie sich deutlich zeigte) die Hauptsache auszusprechen, nämlich die Weiterführung seiner Anklage bis in die jüngste Vergangenheit und das Zeugnis seiner freudigen Bereitschaft, dem Meister nachzufolgen.

Soweit sollte es wirklich kommen, denn sie stießen ihn zur Stadt hinaus und steinigten ihn. Das durften sie aber gar nicht, wird eingewendet, das Todesurteil mußte zuvor bestätigt werden. Das wußten seine Feinde bei ruhiger Überlegung auch genau genug. Es gemahnt eine derartige Frage in solchen Verhältnissen an die Bemerkung eines fürstlichen Herrn, als er Kunde von der Enthauptung des Königs in der französischen Revolution erhielt: Ja, dürfen sie das! Frugen etwa die Dolchmänner zuerst, bevor sie ihr Opfer im Gedränge niederstießen? Kamen die Verschwornen um die Erlaubnis ein, den Paulus auf dem Wege nach dem Synedrium unschädlich machen zu dürfen oder um freundliche Gewährung, als sie ihn vor den Tempeltoren totzuschlagen im Begriffe waren? Nichts von alledem. Wo nicht, wie im letzteren Falle, die römische Tempelwache den Tumult bemerken mußte, schritt sie eben auch nicht ein. Die Wachmannschaften waren auch viel zu klug, eine aufgeregte Menge ohne äußerste Notwendigkeit anzugreifen, und der Oberst zog rasch vorgreifende Entfernung des Gefangenen dem offenen Trotz gegen die Bevölkerung vor, obschon ihm diese Vorsicht leicht als Schwäche ausgelegt werden konnte. Von daher hatte die Menge, welche von den todeswürdigen Lästerungen des Stephanus überzeugt war, nicht viel zu fürchten, und war das Schreckliche geschehen, so vermochten sich die Häupter leicht reinzuwaschen oder mit andern Mitteln auf ihnen längst be-

kannten Wegen nachzuhelfen. Schlugen sie um ihrer wunderlichen Lehrstreitigkeiten willen einmal einen der Ihrigen tot, so hatte das nicht so sehr viel zu bedeuten, sie nahmen es ja in ihren Bürgerkriegen selbst mit Hunderten nicht genau, und zudem war nur einer der Feuerköpfe weniger, in denen samt und sonders Aufruhrgedanken fortwährend spukten.

Stephanus war, ausgenommen die ihm aufgedrungenen Dispute mit seinen frühern Genossen der Synagoge, einer der Stillen im Lande. Seine Redlichkeit, seine Treue und Hingabe waren in der Gemeinde wohlbekannt. Daher wurde er auch auf Vorschlag der Ältesten in erster Reihe unter den sieben Männern zum Armenpfleger gewählt. Die Hellenen unter den Jüngern, also diejenigen bekehrten Juden, welche aus der Diaspora nach Jerusalem vorübergehend oder zu dauerndem Aufenthalt gekommen waren, fanden die Witwen ihrer Angehörigen vor denjenigen der übrigen Judenchristen zurückgesetzt. Das „Amt bei den Tischen" war den Ältesten neben ihrer näher liegenden Tätigkeit zu schwer geworden. Daher das wohlbegründete Ansinnen an die Gemeinde und deren Zustimmung. Von hellenischer Seite ging die Unzufriedenheit aus, und es war deshalb auch angemessener, vorerst an die Ihrigen als an andere zu denken. Es handelte sich um ein wirklich beschwerliches, oft undankbares Amt, indem es damals wie heute Menschen gegeben hat und geben wird, die sich in einer neuen Gemeinschaft rasch ein Anrecht auf ausreichende Unterstützung zu sichern glauben und überempfindlich bei vermeintlicher oder wirklicher, wenn auch unabsichtlicher Zurücksetzung sind. Wenige pflegen aber so bereit in der Erfüllung ihrer Pflichten zu sein und die

zuerst Murrenden sind auch nicht immer die bedürftigsten. Wir erkennen aus den dürftigen Zügen genau genug, daß sich die Reichen nicht sehr eifrig beidrängten, was ohnehin angenommen werden könnte, sondern sich noch abwartend oder direkt abweisend verhielten. Aber auch unter den etwas Bemittelten war eine Gütergemeinschaft nicht Regel, sondern bildete eher die Ausnahme, und zwar leider nicht immer eine erfreuliche. Aus dem Umstand ferner, daß nicht nur von einzelnen hellenischen Witwen die Rede ist, dürfen wir annehmen, daß es sich um Ortsansässige handelte, die als Familien hierher gekommen waren, um dereinst in der heiligen Stadt zu sterben und nahe dem Tempel begraben zu werden.

Zur Speisung vieler Notleidenden, die nicht mehr arbeitsfähig waren, fehlten wohl oft die ausreichenden Mittel, indem den Boten ins Heidenland die Verpflichtung auferlegt wurde, in dortigen Gemeinden bei erwerbstüchtigen Mitgliedern für die Armen der Muttergemeinde eine Beisteuer zu sammeln. Von einer solchen wird von Antiochien berichtet, doch ist die Überbringung durch Paulus nicht erwähnt. Während die Apostel mit den einzelnen Gemeindegliedern bei der wachsenden Anzahl derselben nicht mehr mit jedem einzeln verkehren konnten, war dies nunmehr Sache der Diakonen. Bei den öffentlichen Ansprachen der ersteren fanden keine Diskussionen statt und in den engern Versammlungen wurden die Angelegenheiten der Gemeinde und die eingelangten Berichte von außen besprochen. Umsomehr drängten sich frühere Genossen meist in hinterlistiger Absicht an Stephanus, der ihnen durchaus nicht auswich. Auf diese Weise konnten leicht einzelne Aussprüche des letztern, vollkommen wortgetreu, doch aus dem Zusam-

menhang gerissen, zu einer Anklage gegen denselben verwendet werden. Ob die Zeugen gedungen waren oder aus eigenem Haß die Anklage einbrachten, verschlägt hier wenig. *Wer in der Nacht den Meister überfallen liess und einen Mordanschlag auf den Apostel insgeheim guthiess, schreckt auch vor der Verwendung falscher Zeugen nicht zurück.*

Nach einer Münze des Titus, geschlagen nach der Eroberung Jerusalems.
„Wenn Cäsarea lacht, weint Jerusalem."

Paulus

Diese Arbeit behandelt in ihrem weitern Verlaufe hauptsächlich die in drei Abschnitte zerfallende Reise des Heidenapostels von Cäsarea nach Rom. Hiervon ist der mittlere Teil, nämlich die Fahrt auf dem alexandrinischen Getreideschiff von Myra nach Melita mit dem Schiffbruch und dem Winteraufenthalt, der wichtigste. Als Grundlage dient der Reisebericht seines Begleiters unter Beiziehnng anderer verläßlicher Quellen, die zum Verständnis beizutragen vermögen. Eine so umständliche, zeitlich frische und klare Darstellung über eine derartige Fahrt würde schon aus geschichtlichen und nautisch geographischen Gründen unser hohes Interesse in Anspruch nehmen, wenn wir auch keine weitere Kunde von den Reisenden besäßen, als die Gewißheit der Treue des Verfassers in allen Teilen seiner Schilderung. Dasselbe wächst noch mit der Bedeutung des Mannes, den wir auf jenem Fahrzeug wissen, und verlangt als ein welthistorisches Ereignis die Ausführung bis in die kleinsten Einzelheiten. Im allgemeinen ist jedem Gebildeten die Persönlichkeit Paulus in den Hauptzügen klar, ebenso die Hauptdaten seiner Wirksamkeit, der

Berufung zum Amt, der ausgedehnten Reisen, Erfolge und Anfechtungen seiner Lehren und seines Endes in Rom. Nicht nur sein Name und sein Gedächtnis, sondern auch sein hoher Geist lebt fort, soweit das Christentum gedrungen ist und Anhänger gefunden hat. Ja, unsere Zeit wird ihm viel gerechter, als dies unter vielen seiner Mitlebenden möglich war. Die leidenschaftliche Gegnerschaft, deren Angriffen er sich oft, zum Teil dauernd ausgesetzt sah, verstummte nicht sofort mit seinem Tode, doch wurde sie in stets ruhigere Bahnen gelenkt.

Was oft zu geschehen pflegt, wiederholt sich bei ihm. Je mehr wir seiner Persönlichkeit näher treten, um so schwieriger wird es, über ihn zu sprechen und ihn zu begreifen. Das anfänglich sehr verwirrte, absichtlich entstellte Bild seines Lebens und Wirkens hat sich abgeklärt, doch vermissen wir sehr vieles daraus und zahlreiche Einzelzüge lassen sich kaum ergänzen.

Wie leicht ersichtlich, hat die Romfahrt des Paulus erst ihre ganze Bedeutung für uns erlangt, wenn wir ihn genauer kennen lernen und damit zu erfassen suchen, welche Bedeutung dieselbe in der Folgezeit für das Abendland haben konnte. Ungemein viel leichter wäre die Arbeit dem Verfasser gemacht, wenn er nur bei Cäsarea oder doch in Jerusalem anheben und somit die Vorgeschichte des Apostels ganz außer acht lassen würde. Sofern es sich um einen ausschließlich theologischen Leserkreis handeln würde, wäre dies nicht nur naheliegend, sondern geradezu geboten. Diesen Männern stehen ja alle diejenigen Schriften zu Gebote, welche in diesem Teil der Arbeit benutzt werden. Diese Männer haben aber nicht das ausschließliche Interesse an der

genauen Darlegung der genannten Seereise und andern Lesern wird doch eben vieles entgangen sein, was die neuere Forschung darüber als Ergebnisse aufzuweisen hat. Es mag daher dieser Teil, der mir persönlich sehr nahe liegt, von den einen übergangen, von den andern als notwendige Einführung des Hauptteils betrachtet werden.

Hier bildet Paulus in seinen Worten, seinen Handlungen und durch sein Vorbild das Bindeglied zwischen den einzelnen Etappen der Reise und den notwendigen Untersuchungen, welche dieselbe betreffen.

Es ist selbstverständlich, daß gerade hier die „atomistische Zergliederung und Kritik" nur verwirren könnte, ebenso wie eine kritiklose Heraushebung der Belegstellen und deren Überarbeitung zu einem Ganzen dasselbe Resultat ergeben muß. Um es gleich hier unumwunden zu sagen: Der Paulus der Apostelgeschichte enthält nicht alle, sagen wir besser nur wenige verblaßte Züge des Heidenapostels. Über seinen Lebensgang vor der Bekehrung sind nur dürftige Angaben vorhanden, selbst nachher ergeben sich wesentliche Lücken. Er selbst bemüht sich in seinen eigenen Schriften nicht, uns über Vergangenes aufzuklären oder Lücken auszufüllen, weil ihm seine eigene Tätigkeit vor dem Antritt des Lehramtes als unbedeutend, nicht der Mitteilung wert genug erschien.

Er ist in Tarsus an der cilicischen Küste von jüdischen Eltern geboren. Vom Vater vererbte sich das römische Bürgerrecht auf den Sohn. Es wird von der Stadt gerühmt (Strabo 572 u. ff.), daß die Bewohner sich neben den Geschäften des Handels und der Seefahrt den Wissenschaften sehr geneigt zeigten. Gute Schulen bestunden daselbst und es wurde Unterricht in

der Philosophie erteilt, worin nur Athen und Alexandrien höher stunden Besonders hervorgehoben wird noch: die Studierenden seien im Gegensatz zu den andern Orten sämtlich Einheimische, die zur Vollendung ihrer Studien nach auswärts gehen und häufig von der Vaterstadt dauernd wegbleiben.

Hart an dem Turnplatz der Jünglinge floß der kalte Cydnus vorbei, in dessen Fluten der junge Saulus das Schwimmen tüchtig gelernt haben mochte, was ihm später sehr zu statten kam, da er ohne diese Kunst schon vor der letzten Seereise umgekommen wäre.

Während andere junge Männer zur Vollendung der Studien nach Athen oder Alexandrien übersiedelten, ging Saulus nach Jerusalem, um die dortigen Lehrer und Ausleger des Gesetzes zu hören.

Es verhielt sich also ganz ähnlich wie heutzutage. Erst das Brotstudium zur Befähigung für ein Amt, sodann, wenn irgend möglich, noch der Besuch einer für das betreffende Wissensfeld berühmten Hochschule. Für Saulus ist es naheliegend, daß er aus eigenem Antrieb oder auf Wunsch seines Vaters die Zentrale der Gesetzeswissenschaft besuchte. Hörte er daselbst auch den gefeierten Gamaliel, so kann er doch nicht als sein Schüler betrachtet werden, wenigstens zeigte sich anfangs nichts von der dem Lehrer nachgerühmten Milde. Er war ein aufrichtiger Pharisäer, gehörte also nicht zu dem Kreis der Vertreter des Tempeladels, wahrscheinlich aber zu einer Synagoge strengster Richtung, der auch Stephanus zugehört hatte.

Es ergibt sich aus dem angedeuteten Studiengang, daß Saulus bei seiner Ankunft in Jerusalem kein Jüngling mehr war, sondern ein feuriger junger Mann, der es mit

seiner Arbeit sehr ernst nahm, so daß er über eine umfassende Kenntnis der Schriften verfügte. Es ist nicht wohl anders möglich, als daß er die Apostel bei ihrem öffentlichen Auftreten wie auch im Tempelvorhof bemerken mußte. Aus ihren Reden konnte der Pharisäer nicht viel mehr entnehmen, als das ihm Anstößige und Verhaßte, die Behauptung, der Gekreuzigte sei in Tat und Wahrheit der Messias. Bedeutsamer und gefährlicher als Abwehr und Angriff waren die Worte des Stephanus, die in der Synagoge oder in Kreisen der Studierenden und Lehrer nicht unberücksichtigt bleiben konnten. Sie vermochten ja die Aufmerksamkeit des hohen Rates wachzurufen, vor welchem der Angeklagte seiner Überzeugung in längerer Rede Ausdruck verlieh und seine Worte zur Anklage steigerte. Die Richter sprachen sich zwar nicht aus, sie handelten aber in diesem Sinne, indem sie ihn der Wut seiner ärgsten Gegner zustießen, welche auch nicht zögerten, zur Tat zu schreiten. Saulus war nicht nur bei dem Blutbade, bei der Steinigung wie ein Vertreter der Behörde anwesend, sondern er war weiter tätig bei der planmäßig durchgeführten Verfolgung der Gemeinde. Mit Bluturteilen durften die Eiferer nicht zu häufig auftreten, das hätte bedenkliche Folgen für die Beteiligten wie die Anstifter nach sich ziehen müssen. Sie zogen es auch vor, Furcht zu verbreiten und die als gefährlich bekannten Elemente zu vertreiben, die Stadt gründlich zu säubern. Es sollte wenigstens innerhalb der Mauern der heiligen Stadt nicht mehr gewagt werden, öffentlich von einem bevorstehenden Untergang des Tempels zu sprechen. Männer aus dieser Sekte hatten sogar versucht, aus ihren Schriften nachzuweisen, daß der Tempel nicht nur höchst überflüssig, sondern

ein Hindernis für die reine und Gott allein gefällige Verehrung des Höchsten sei. Mehr hatten selbst die Bewohner Samarias in ihren Lästerungen nicht geleistet. die behaupteten, es sei die Schrift zu Ungunsten des Tempels auf Garizim gefälscht.

Diese erste größere Verfolgung, darauf die Evangelien schon vorbereiteten, ging direkt von denjenigen Kreisen aus, darin *Saulus* als übereifriger Parteigänger unter seiner Führung verkehrte, also von den *Zeloten*, denn der Tempeladel zeigte wenigstens einige Duldung oder geheuchelte Nichtbeachtung Andersdenkender. Von den Folgen der Vertreibung oder Flucht einer größern Zahl von Jüngern aus Jerusalem finden sich in der Apostelgeschichte mehrere bestimmte Angaben. Die aktive Teilnahme des Saulus, gewissermaßen seine Führerrolle bei dieser Verfolgung erweisen einerseits die finstern Pläne, unter denen er später nach Damaskus aufbrach, andererseits seine Selbstanklagen über eigene Mitwirkung und die entschieden weit ausgreifende Tätigkeit bei der Verfolgung der jungen Gemeinde und ihrer noch wenig zahlreichen Kolonien.

Jetzt, da wir uns dem Wendepunkt seines Lebens nähern, ist es angezeigt, auch den Weg zu erwähnen, welchen der kleine Verfolgertrupp nach der am Rande der Wüste gelegenen Paradiesstadt Damaskus einschlug. Ehedem hatte der Jordan fünf Brückenübergänge aufzuweisen, von denen hier nur einer der oben über den kleinen Jordan und zwar derjenige zwischen dem Meromsumpf und dem galiläischen Meere in Betracht fällt. Die Straße führte von Jerusalem aus durch Sichem, nicht aber durch Samaria, weiter nach Jesrel, nördlich des Tabor, kaum in einem Umwege nach dem etwa zehn

Jahre früher gegründeten Tiberias, sondern auf der westlichen Landhöhe direkt nach der Jakobsbrücke und als die heutige mittlere Straße auf kürzestem Wege nach Damaskus. Lastpferde und Frachtwagen bewältigten die Distanz in etwa acht Tagen, die Reiter bedurften kaum mehr als fünf Tage. „Diese Straße (über Kaukab) hat einst, beritten wie wir sind, ein Mann zurückgelegt, den die Vorsehung zum Werkzeuge der Weltumgestaltung erkoren, hier in der Nähe ist die Stimme vom Himmel erschollen, worauf die wunderbare Erscheinung Christi den wie vom Blitzstrahl zur Erde geworfenen Saulus in Paulus umwandelte. Diese Umwandlung werden jene leichter begreifen, welche, wenn auch nur zu untergeordneten Werkzeugen im Reiche Gottes berufen, an sich selber eine ähnliche augenblickliche Entscheidung zum künftigen Lebensberufe erfuhren. Die gutgepflasterte, schnurgerade von Dareya herführende römische via militaris ist es, wo Paulus von jener himmlischen Erscheinung niedergeworfen und geblendet im Hause eines gewissen Judas liegen blieb, bis der Jünger Ananias aus der Stadt kam und ihn zu sich und durch die Taufe in die Gemeinde aufnahm. Sinnreich ist die Legende, welche die Bekehrung an einem Brückengang vor den Mauern der Stadt sich ereignen läßt, nur muß dieser Punkt im Süden der Stadt gesucht werden.“ (Dr. Sepp, Jerusalem und das heilige Land, II, 330.) Begreiflicherweise bezeichnet die Tradition auch die Lokalitäten in der Stadt und in der Nähe von Kaukab eine Grotte, darin sich Paulus nach seiner Flucht aus Damaskus aufgehalten haben soll (für: ich ging nach Arabia! doch ebenfalls im Gegensatz zu dem andern Bericht, wonach er sich

den Aposteln in Jerusalem zuerst genähert hätte). „Ihr habt ja gehört von meinem einstmaligen Wandel im Judentum, wie ich die Gemeinde Gottes ganz besonders verfolgt und sie verstört habe, und habe es im Judentum vielen Kameraden zuvor getan, als übertriebener Eiferer, der ich war, für die Überlieferungen meiner Väter. Als es aber dem, der mich von Mutterleibe an ausgesondert und durch seine Gnade berufen hat, seinen Sohn an mir zu offenbaren, auf daß ich ihn unter den Heiden verkünde, da wandte ich mich sofort nicht auch noch an Fleisch und Blut, ging auch nicht hinauf nach Jerusalem zu denen, die vor mir Apostel waren, sondern ich ging nach Arabia und kehrte dann später wieder zurück nach Damaskus.“ Auch an andern Stellen in seinen Briefen bespricht er den Vorgang nicht in seinen Einzelheiten, sondern vor allem die Hauptsache, wie er Apostel wurde, also nicht durch Belehrung und Berufung von Seite der damaligen Säulen, noch durch menschliche Vermittlung der Geistesgewalt und Kenntnisnahme von den Aussprüchen des Meisters, sondern durch eine nicht gewollte Wandlung seines Selbst durch die Erfüllung seines ganzen Wesens mit dem Geiste des Herrn.

Es sind viele geistreiche und auch andere Versuche gemacht worden, das, was ihm selber unerklärlich war, erklären zu wollen. Ebenso finden sich, wenigstens in der ältern Literatur, Aufstellungen darüber, in welchen Punkten die Erzählungen des Vorganges voneinander abweichen. Dieser ließ sich gar nicht beschreiben, in Worten klarlegen, noch weniger möglich ist es, denselben jetzt aus den Versuchen der Umschreibung zu konstruieren. Es ist ein tiefinnerlicher, seelischer Vorgang, ein erst schüchternes, immer kühneres, beängstigendes

Fragen, ein trotziges, höhnisches Verneinen, ein Titanenkampf entfesselter Gewalten, bis urplötzlich ein irdische Augen blendendes Licht das gräuliche Dunkel durchbricht, es Friede wird in der todwunden Brust. In diesem Licht überschaut das innere Auge die tiefsten Abgründe des Geistes, wie den Felsenpfad, der ihnen entlang durch harte Lebenskämpfe zu weit abliegenden, erhabenen Zielen führt. Wir können das, was diese Seele mit einer Kraft durchzuckte, deren Rückwirkung auch die Körperkräfte lähmte, nur notdürftig nachfühlen, nicht mit Worten als Vorgang beschreiben. Als er sich von der Erde aufzuraffen vermochte, war er hülflos wie ein Kind. Das leibliche Auge war noch verdüstert und die Begleiter mußten ihn in ein Haus geleiten. Nach der Begegnung mit dem Jünger Ananias fiel ihm die Decke von den Augen und er erkannte in aller Klarheit den Weg vor sich, den er von dieser Stunde an zu gehen hatte. Als er wieder gekräftigt war und in der dortigen Gemeinde auftrat, verursachten die Bestätigung des bis jetzt nur in dunkeln Gerüchten bekannt gewordenen Ereignises und seine Folgen (trotzdem diese nicht in ihrer ganzen Tragweite erkannt werden konnten) die größte Bestürzung unter seinen bisherigen Glaubensgenossen, die sich bald in Zorn und Haß verwandelte. Was nun von der geplanten Gefangennahme des Bekehrten, wie er in der Gemeinde freudig genannt werden konnte, des Abtrünnigen, wie er bei seinen jetzigen Gegnern heißen mußte, erzählt wird, ist in den Berichten nicht wesentlich verschieden. Die Apostelgeschichte nennt allgemein die Juden als seine Verfolger, Paulus genauer den Statthalter des Königs Aretas in Damaskus. Aretas, der frühere Schwiegervater Antipas, hatte die

Herrschaft über die herrliche Oase wohl von Caligula erhalten und wurde im Namen des Königs von einem Statthalter verwaltet, der ihrer Bedeutung entsprechend den Titel Etnarch führte. Dieser stellte demnach die oberste Gewalt dar und ordnete die Besetzung der Stadttore an, um den Urheber der Ruhestörungen, wie er meinte, gefänglich einzuziehen. Ob dies auf Wunsch der mächtigen Partei oder aus Vorsicht geschah, ihn einem Volksgericht zu entziehen, ist nicht zu ermitteln. Zweifellos hatte der Chef der Polizeigewalt die Pflicht, groben Ruhestörungen vorzubeugen. Wir wissen aber auch, daß auswärts die Anordnungen des hohen Rates in Jerusalem bereitwillig anerkannt wurden und Paulus, einmal gefangen genommen, dem hohen Gericht kaum weitere Arbeit verursacht hätte.

Er wurde rechtzeitig geborgen und durch eine kleine Pforte, die aber nicht zu ebener Erde ins Freie führte, sondern in der Mauerhöhe angebracht war, von den Jüngern herabgelassen und konnte sich durch die Flucht retten. Es steht nun der Annahme nichts im Wege, ihn in der erwähnten Grotte ausruhen zu lassen. Wahrscheinlich hat er sich aber sofort südwärts gewandt. Doch ist das eben so ungewiß und stützt sich nur auf seine allgemeine Bezeichnung: nach Arabia. Eine Wanderung nach der Jordanrinne zu hätte in sicheres Verderben geführt. Der Wunsch, die ihm bedeutungsvolle Stelle noch einmal zu berühren, da er Erleuchtung fand, mag als Vermutung nur angedeutet werden.

So hatte der Flüchtige die engsten Bande zerschnitten, welche ihn bis dahin an einen Freundeskreis, an die eigene Familie fesselten. Selbst die mildesten Lehrer mußten ihn tief bedauern, seine bisherigen Ge-

nossen ihn hassen und die Eltern über ihn trauern oder ihn verdammen. Die früher erstrebten Ziele hatten sich als nichtig und trügerisch herausgestellt, die Echtheit des jetzigen galt es nicht nur an sich selber, wohl aber an der Welt und nicht allein an seinem Stamm, sondern an allen Völkern, auch den heidnischen Völkern, zu erweisen. Dadurch trat die Aufgabe des Heidenapostels, das hierfür auserwählte Werkzeug des Herrn zu sein, in ihrer ganzen Schwere an ihn selbst heran. Da gab es kein Erwägen, jede andere Möglichkeit war ausgeschlossen. Gestern der Verfolger, heute der Erwählte, in alle Folge der Verkündiger, Sendbote und Zeuge dessen, der ihn zu dem hohen Amte berufen. Der Aufenthalt an uns nicht genauer bekannten Orten hat natürlich mit einer Bedenkzeit nichts zu tun. Wohl aber verlangte die Überlegung eine Zeit der ruhigen Sammlung und Abklärung. Die Dauer dieser Zwischenpause kann nicht angegeben werden. Sie ist offenbar mit drei Jahren (wie mißverständlich geschah) zu lang bemessen, ist eher mit einigen Monaten ausreichend.

Mit der Berufung war auch dieser hochveranlagten Natur das ganze Rüstzeug zu seinem neuen Berufe ebenso wenig als je einem andern Sterblichen gegeben. Es wird das vielfach übersehen, als ob mit dem neuen Inhalt seiner Seele in ihm auch gleich die Fähigkeit vorhanden gewesen wäre, in jeder Lebenslage und in den verschiedensten Schichten seiner Hörer stets in gleich überzeugender Weise zu wirken. Sein mehrmaliges Auftreten in der Gemeinde zu Damaskus, das ja zugegeben werden kann und oben als glaubwürdig angeführt wurde, hatte mit dem künftigen Apostelamt noch sehr wenig zu tun. Dort genügte die schlichte Darlegung der Gründe

seiner Reise nach Damaskus mit dem festen Entschluß, die Funken, welche zum Schrecken der Häupter in Jerusalem dort zu glimmen begonnen, energisch auszutreten; wie aber alles anders gekommen, jetzt er selber in ihrer Mitte Zeuge dieser wunderbaren Wendung sei. Leicht war es dem Häuflein gemacht, den einzelnen Fall zu verallgemeinern, eine frohe Zukunft zu ahnen, darin sich das ganze Volk den jetzt Verachteten vielleicht zuwenden und aus Verfolgern zu einem alle umfassenden Bruderreiche sich umwandeln würde. Bis dahin galt es noch zu dulden und zu arbeiten, fiel ja schon ein neubelebender Sonnenstrahl der wunderbaren höhern Lenkung in jedes bange Herz.

Wie der Einzelne, der vor ihren Augen stund, so vermochte auch ganz Israel auf seine eingebildeten Vorrechte als einzig erwähltes Volk zu verzichten; es vermochte einzusehen, daß sich der Messias nicht durch die Befriedigung irdisch ehrgeiziger Gelüste auszuweisen hatte, sondern durch die Verheißung und gewisse Verleihung weit höherer Güter. Zu einem dauernden segensreichen Wirken selbst unter einem neuen, nach neuem Gedankeninhalt und Lebenswert strebenden Menschen bedurfte es weit mehr Anknüpfungspunkte, zunächst die Fähigkeit, ihnen die neue Lehre verständlich zu machen, Herz und Gemüt zu erfüllen, hoch wie niedrig nach der äußern Lebensstellung mit einem erfrischten Willen auszurüsten. Das neue Lehramt erforderte einen wohldurchdachten, dem Fassungsvermögen der jeweiligen Hörer angemessenen Lehrplan. Da ist es, ganz abgesehen von andern Gründen, doppelt klar, daß sich Paulus nicht nach Jerusalem wenden konnte. Der feurige Geist, welcher zur Nachfolge des Meisters zwang, konnte

dort wohl gewahrt, doch in der Richtung seiner künftigen Werktätigkeit auch beeinflußt werden.

Alle Einzelheiten aus der irdischen Laufbahn des Meisters schrumpften zusammen vor der Lichtgestalt des Erhöhten, vor der Überzeugung, dass er sich nicht nur an ihm, sondern an allen Menschen, die ihn zu erkennen strebten, kraftvoll veredelnd erweisen werde. Die Schrift ist erfüllt, es handelt sich jetzt nur darum, aller Welt die frohe Botschaft zu vermitteln, der Menschheit neue Ziele zu geben. Es war nicht zu erwägen, was zu tun sei, sondern *wie* es nach menschlichem Ermessen zu geschehen habe. Dazu war die Sammlung, Sichtung und Ordnung der reichen Gedankenflut notwendig, die Zurückgezogenheit zweckdienlich.

Da ist nun die geschäftige Legende rasch bereit, in Anlehnung an prophetische Vorbilder den Blick auf dünn bevölkerte Landstriche am Wüstensaum mit dem patriarchalischen Leben der Nomadenvölker oder auf verlassene Wohnstätten und Höhlen zu lenken. Es trat Johannes der Bußprediger aus der Wüste in härenem Gewande mit scharfem Wort vor das Volk, und der andere Johannes schrieb in einer Höhle der Felseninsel Patmos seine bilderreiche, von den Zeitgenossen wohlverstandene Kriegserklärung an Rom, kurze Zeit nach der ersten Christenverfolgung in der Welthauptstadt. Die alten Propheten hatten in ihrem Äußern und in der Art ihres Erscheinens viel Absonderliches. Haar und Bartwuchs wie Kleidung waren auffällig, der Körper trug die Merkmale weit getriebener Askese, ihr plötzliches Hervortreten wie ihr Verschwinden grenzte ans Wunderbare. Der Täufer schwang eine scharfe Geißel, deren Hiebe die Höchstgestellten unerbittlich

traf, und der greise Apokalyptiker malte auf den Trümmern einer untergehenden Welt seine Bilder mit Rauch und Blut. Die Gestalt schien der Vergangenheit anzugehören; wie in Starrheit der Gegenwart entrückt, durchdrang sein Seherblick das Dunkel der nächsten Zukunft. Paulus hatte auch seine Visionen, lauschte und vernahm in vielen schwierigen Lebenslagen die Stimme seines Innern, deren Weisungen er gehorchte. Äußerlich war aber nichts an ihm zu bemerken, das die Aufmerksamkeit der Welt in ihrem Getriebe besonders herausforderte. Sein würdevolles Wesen war der Reflex einer reinen, für ein hehres Lebensziel begeisterten Seele. Mit einer einzigen Handbewegung liebte er in ruhiger Versammlung die inhaltschweren Worte gleichsam anzukündigen und gebrauchte auch nur diese, um sich vor einer tobenden Volksmenge Gehör zu verschaffen. In der Schule der Philosophen hatte er sich zu wohlgeordneter Rede eingeübt und gelernt, die dem Inhalte und dem Gewicht der Begriffe entsprechendste Bezeichnung zu finden. Auch in der formen- und formelreichen Zergliederung und den Spitzfindigkeiten der Pharisäer war der eifrige Schüler ebenso geübt, wie mit den heiligen Schriften, vornehmlich dem Gesetz, vertraut und in die weitschichtigen Auslegungen eingeweiht. Das alles war, wenn auch keineswegs nebensächlich oder gar unbrauchbar, doch nicht ausreichend. Dazu gehörte ungemein viel mehr. Um die Gedanken, welche in reicher Fülle in ihm wogten und nach Entbindung verlangten, so in Worte kleiden zu können, daß sie nicht nur willige Ohren, sondern auch offene Herzen zu schaffen vermochten, mußte er sich gleichsam seine eigene Sprache schaffen und für seinen Zweck gestalten. Daß er es

hierin nicht etwa nur auf den Augenblick ankommen ließ, beweist sein eigener Ausspruch über den Umgang mit unbekannten Menschen: „*Sprache ist alles, sonst bin ich ja dem, der mich nicht versteht, ein Barbar.*“ Es finden sich aus weit späterer Zeit in seinen Briefen Stellen genug, wie er nach der rechten Einkleidung der tiefen Gedanken rang. Schon die erste Ausrüstung für seine Mission verlangte, um einen gewöhnlichen Ausdruck zu gebrauchen, in dieser Beziehung ein wohlgeordnetes Material. Es ist nicht außer acht zu lassen, daß er zu Sklaven und Herren, Bedrückten und Gewalthabern sprechen und alle Herzen rühren wollte. Ob die Rede in Knotenpunkten des Verkehrs, vor Gewerbetreibenden und Handelsleuten, vor Seeleuten, Soldaten, vor Philosophen und ihrem Anhang oder Vertretern veralteter Kultusformen gehalten wird, ist wohl dem Inhalte und dem Zweck nach, doch keineswegs in Bezug auf die Anhaltspunkte verschieden. Freilich konnte Paulus stets aus dem reichen Gehalt seiner Seele schöpfen; gerade ein Übermaß war zu befürchten. Die weise Beschränkung, welche er sich auferlegen wollte, erforderte die gründlichste Vorbereitung.

Ein Paulus kann gewiß nicht jeder werden, der sich gleich ihm berufen fühlt. In der Arbeit an sich selbst, der willensstarken Vorbereitung ist er aber doch viel zu sehr als unerreichbares Vorbild hingestellt worden. Hätten sie ihn hier, wo er ganz gleich wie andere Menschen mit seinen eigenen Schwächen rang, zu erfassen gesucht, statt ihn nur zu verehren, wozu ja noch immer genug übrig bleibt, so würden sie dem fortdauernden Wachstum seines Werkes weit mehr gedient haben, als wir bei dem besten Willen der

Sendboten unserer Zeit an echter Frucht zu verzeichnen haben.

Ich persönlich habe vor einer großen Zahl von Sendboten, vor ihrer Hingabe und Opferwilligkeit im Berufe wahre Hochachtung. An der grimmen Befehdung, von welcher die verschiedenen Sekten auch in der Ferne nicht lassen können (von dem bedauerlichen, durchaus nicht christlichen, aber doch immerhin geschichtlich gewordenen Gegensatz zwischen katholischer und protestantischer Mission ganz zu schweigen), tragen die Vertreter nicht so sehr die Schuld, als diejenigen, welche die Unkosten bestreiten und in fast kindlicher Ungeduld in zahlenmäßiger Zusammenstellung große Erfolge vor Augen haben wollen. Ich bin ganz überzeugt, meine kurze Darstellung eines Teiles der Missionsarbeit des Heidenapostels wird diesen Seelen viel zu weltlich erscheinen. Sie, die stetsfort über Meinungsdifferenzen in Fehde liegen, welche von einem ernst christlichen Standpunkt aus wahrhaft geringfügig erscheinen, sind ganz und gar nicht imstande, seine Größe zu erfassen, ohne ihm in allen Stücken übernatürliche Kräfte anzudichten. Sie wagen es sogar, den Kleinkram ihres Wortgezänkes mit dem großen Prinzipienkampf, in welchen der Heidenapostel mit dem Gemeindeadel der Judenchristen eintreten mußte, zu vergleichen. Um jedem Mißverständnis vorzubeugen, erwähne ich insbesondere die große Bedeutung der englischen sowohl als der Basler Mission. Letztere ist durch umsichtige, orts- und personenkundige energische Führung unter Berücksichtigung ihrer bescheideneren Hilfsmittel durchaus an erster Stelle zu nennen. Verschiedene Biographien legen Zeugnis ab von dem ungewöhnlichen Fleiß, womit sich diese Männer durch

Erlernung fremder Sprachen auszeichneten, um die Geistesbrücke in Wort und Schrift zu schlagen, an deren Ausbau wir oben Paulus beschäftigt sahen. Die mit einem Schlage vernichtete, Jahrzehnte hindurch fortgesetzte Arbeit in Südwestafrika ist aufrichtig zu beklagen. Hier ist keineswegs die unzureichende Vorbildbildung der Sendboten, noch deren Verhalten gegenüber den Bewohnern eine Ursache des Mißerfolges. Weshalb die Lehre nur so oberflächlich anhaftete und auch gar keine Wurzeln zu treiben vermochte, ist für den Volkskundigen kein Rätsel. Für Nordindien muß dagegen eine ganz andere Ausrüstung an geistigen Waffen verlangt werden und ich bin überzeugt, daß hierüber die leitenden Persönlichkeiten nicht belehrt werden können. Eines verlangt die Gerechtigkeit hier noch anzufügen. Soweit die Mission unserer Tage sich irgendwo auf der Erde redlich abmüht, ist ihr der weiße Bruder, den sein Beruf als Soldat oder Seemann, als Kaufmann oder Plantagenbesitzer dahin führt, schon an sich das allergrößte Hindernis. Das braucht gar nicht ausgeführt zu werden, es genügt, auf die Tatsache hinzuweisen.

Paulus hatte gegen eine fast durchwegs entsittlichte Welt anzukämpfen, deren reinere Naturen schon voll Abscheu vor den Greueln, andere übersättigt waren. Rettend und schirmend konnte er sein Heilsprinzip verwenden und die Schwächern klammerten sich an sein Vorbild. Das ist auch jetzt möglich, aber diejenigen, welche schon gefeit sein sollten, die Namenchristen, welche dorthin kommen, machen durch ihr Beispiel alle Anstrengungen vielfach zu nichte. *Das weitere Beispiel des grossen Mannes, wodurch er seine Unabhängigkeit von Jerusalem wie von den Gemeinden wahrte, ist der*

Erwerb, seine persönlichen beschcidenen Lebensbedürfnisse durch die Kunst seiner Hände Arbeit selbst zu beschaffen. Auch das können ihm seine Nachfolger nur ausnahmsweise mit Erfolg nachahmen, weil klimatische oder andere Verhältnisse dies unmöglich machen oder ihnen zu machen scheinen.

Bronzenes Medaillon im Museo Cristiano, Rom.
Nach Kuhn, Kunstgeschichte

Die materielle Unabhängigkeit des Apostels ist von allergrößter Tragweite während der umfassendsten Zeitspanne seiner Missionsarbeit wie auch während seiner Vorbereitung dazu. *Es war für ihn ein grosser Segen, dass in dem jüdischen Volke die Achtung vor der Arbeit in jeder Form so gross war, wie kaum in einem andern.* Nie und zu keiner Zeit wurde Anstoß daran genommen,

wenn ein freier Mann einem Gewerbe oder einem Handwerk oblag. In Übereinstimmung mit diesem Volksempfinden lehrt noch der Talmud: *Wenn jemand seinen Sohn kein Handwerk lehrt, so ist es, wie wenn er ihn Strassenräuberei lehrte!* Der Sohn ist nicht nur derjenige männliche Nachkomme, der voraussichtlich später auf seinen Lebenserwerb angewiesen ist, sondern jeder Sohn des Volkes im allgemeinen. Das Studium entband durchaus nicht von dieser geheiligten Sitte. wie ja die Rabbiner ihrem Erwerbe, unbeschadet der Achtung, welche sie genossen, nachgingen. So hatte Paulus, wenn er sich auch dem Studium zuwenden wollte, ganz selbstverständlich sein Handwerk erlernt. Ob dies, wie bei Jesus, im väterlichen Hause geschah, ist nicht zu erweisen, doch sehr naheliegend. Das war nun ein hochwichtiger Gegenstand seiner Ausrüstung. Wie Livingstone, der spätere Missionar und Forschungsreisende, an seinem Webstuhl die lateinische Grammatik sich zu eigen machte, so mochte der jugendliche Saulus neben der mechanischen Tätigkeit des Flechtens oder Wirkens überholen und sich einprägen, was seinen Studien nützlich war. Paulus wirkte Jahre hindurch oft zu gleicher Zeit mit den Händen und mit dem Geist und flocht in beides den Segen hinein. Dieses große Gut ist es, das ihm auch auf der Flucht nicht abhanden kommen konnte, weder in Seenot noch unter Räuberhänden zurückgelassen werden mußte. In den Städten, wo die verschiedenen Handwerke oft gesondert in bestimmten Straßen ausgeübt wurden, fand sich auch überall das notwendige Material und die Arbeitsgelegenheit, zudem konnte das Gewerbe leicht an irgend einer geschützten Stelle ausgeübt werden. Sowohl in den Städten der

Decapolis als bei den Zeltlagern am Wüstensaume konnte der Flüchtling mit seiner Hände Arbeit seinen Lebensunterhalt leicht erwerben, und wir sind daher der Sorge enthoben, er hätte daselbst Notdurft leiden können oder hätte sich auf die Mildtätigkeit und Gastfreundschaft der Bewohner allein verlassen müssen. *Im Gegensatz zu den meisten Arbeiten über Paulus ist hier diese materielle Angelegenheit absichtlich mit gewissem Nachdruck betont.* Auch der höchste Geistesflug des Menschen ist, solange er im Staubgewande einhergehen muß, an die Körperkräfte und was damit zusammenhängt gebunden. Zudem ist dieser Punkt in der Folge von nicht zu unterschätzender Bedeutung, ebenso für die Anfänge der Gemeinde, wie in Kürze ausgeführt werden soll. Zumeist wird, sobald von Bedrängung und Verfolgung einer schwachen Minderheit, hier also von den Urgemeinden in jüdischen Landen oder unter Heiden, die Rede ist, an Gefangenschaft, Körperstrafen und blutige Opfer gedacht. Davon war schon bei der ersten Verfolgung, welche die Gemeinde in Jerusalem betraf, andeutungsweise die Rede, später ließ Agrippa I. Jakobus, den Ältern, enthaupten, um seiner wankenden Popularität aufzuhelfen. Derartige Verfolgungen pflegen sich aber auch schleichend vorzubereiten. Die Häscher brechen nicht gleich in die Häuser ein und schleppen ihre Opfer fort, es gibt ja noch andere Hülfsmittel, eine den Gewalthabern mißfällige Bewegung einzudämmen. Spottreden und Lästerungen können nur unwürdige Elemente abschrecken, die nichts bedeuten. Bedenklicher ist schon die Ausschließung von Amt und Würde, der Entzug besoldeter Stellen, die Enteignung von wohlerworbenem Besitz, der Arbeitsentzug und die Vertreibung aus der

Heimat. Da halten, wenigstens anfänglich, nur die wirklich kernfesten Naturen aus und bleiben getreu.

Zu einer ganz besondern Kerntruppe waren in jeder Bewegung der Geister nur diejenigen berufen, die äußere Ehre und Besitz gering achteten und bereit waren, selbst Freiheit und Leben eher als ihre Überzeugung zu opfern. Was hält in solchen Zeiten der Willkürherrschaft nächst dem Vertrauen auf den höchsten Gott den Mann aufrecht? Das Vertrauen in die erprobte eigene Kraft, die auch in der Ferne für seine Lieben zu sorgen vermag. Heil dem Lehrer, der auch hierin mit dem Beispiel voranzugehen vermag. (Vergl. auch Korinther II, 13 u. ff.)

Wer mit Menschen verschiedenster Erwerbszweige oder sogenannter Standesklassen verkehrte, weiß ferner, wie verschlossen dieselben bei der ersten Annäherung meist sind. Der Sendbote, von dem hier die Rede ist, kommt mit dem heißen Verlangen, an die Herzen Fremder zu pochen. Vertrautheit mit jeder Tätigkeit des Menschen bietet eine große Zahl von Anknüpfungspunkten und das innige Verständnis für den mühevollen Fleiß erweckt bald auch die Vertrautheit. Eigene Mitarbeit am gemeinsamen Werk schafft ungesucht einen Hörerkreis, der sich rasch erweitert und von der kürzern Erzählung zum Lehrvortrag überleitet. Die Verkündigung der Heilsbotschaft ist dann die Folge, nicht der Beginn der Missionsarbeit.

Schließlich ist an dieser Stelle noch auf ein Wort von Paulus selbst zu verweisen. Dasselbe wurde an der weihevollen Versammlung der Ältesten von Ephesus in Miletos gesprochen. Da nämlich die Zeit drängte, wenn er noch vor Pfingsten in Jerusalem eintreffen wollte,

wurden von letzterer Stadt aus Boten nach Ephesus gesandt und die Ältesten nach Milet einberufen. Da es sich um den Abschied von der Gemeinde handelte, wünschte Paulus den Schmerz nicht größer als unbedingt notwendig zu machen und seinen Entschluß nicht vor der ganzen Gemeinde, sondern nur im engern Kreise vertrauter Männer und Freunde kund zu tun. Da sprach er die denkwürdigen Worte: *Ihr selbst wisset davon, wie diese Hände für meinen Bedarf und für den meiner Genossen ganz und gar gedient haben. Ich habe es euch in allewege gezeigt, dass man so mittelst Arbeit für die Schwachen sorgen soll.* Diese goldenen Worte sind von seinem auch mit den Seeverhältnissen vertrauten Reisebegleiter aufgezeichnet, den wir später wieder an seiner Seite auf der eigentlichen Romfahrt finden. Sie dürfen daher in keiner Weise angezweifelt werden. Ein beredteres Zeugnis für die paulinische Gesinnung in Bezug auf die sittlichende Kraft, welche in der zweckbewußten menschlichen Arbeit liegt, kann es gar nicht geben. Vor den Ältesten der Gemeinde, die ihn seit Jahren in seinem Lebenswandel und seiner Lehre kennen und ihn in beiden Stücken als hohes Vorbild verehren, spricht der Apostel also am Ende einer reichen Missionstätigkeit, die fast ein Vierteljahrhundert umfaßt. Das ist der Mann aus einem Guß, der das Kleine hochhält, um im Großen ein Meister zu sein. Das ist der vorbildliche Haushalter, der mit reinen Händen die gesammelten Liebesgaben der arbeitsamen Heidenchristen den notleidenden Mitbrüdern in Jerusalem überbringen will und dafür Undank erntet.

Hier ist vor seinem öffentlichen Auftreten ein Zwiespalt in den Zeitangaben anzuführen, welcher aus

der abweichenden Einstellung der spärlichen Mitteilungen beim Beginn der Lehrtätigkeit folgt. Es betrifft die Verfolgung des Apostels in Damaskus. Oben wurde der Zeitpunkt derselben gleich nach der Bekehrung und als Ursache seiner Flucht in die Zurückgezogenheit angegeben. In der Apostelgeschichte wird uns diese Verfolgung in Damaskus nebst der Rettung durch die Jünger erwähnt und als von den Juden ausgehend betrachtet. Der zweite Korintherbrief (XI, 24, f.) bringt eine Liste vielartiger Gefährdungen, denen Paulus auf seinen Reisen zu Land und zu Wasser bis zur Abfassungszeit des Briefes ausgesetzt war. Am Schluß dieser Liste ist auch die Verfolgung in Damaskus angeführt. Es wurde z. B. von Weizsäcker (Das apostolische Zeitalter, S. 83) der ungefähre Zeitpunkt nach der ersten Jerusalemreise, also etwa drei Jahre nach der Bekehrung angegeben. Von großer Bedeutung ist das zwar nicht, es verlangt dieser vereinzelte Punkt aber doch eine Klarlegung. Paulus stellt die nähern Umstände, die Art der Errettung ganz ähnlich wie die Apostelgeschichte dar, nur geht sie hier von dem Statthalter des Aretas aus, was genauer, faktisch aber das gleiche bedeutet. Aus der Anführung des Oberherrn des Vasallenstaates kann nichts Näheres über den Zeitpunkt gefolgert werden. Die Liste der einzelnen Ereignisse ist nicht chronologisch angeordnet, weil ja gleichartige Züchtigungen und Gefahren zusammengefaßt werden. Es sind also zwei Verfolgungen in Damaskus mit ganz gleichem Verlauf angegeben, die natürlich die einen und dieselben sind. Die knappe Darstellung im Galaterbrief erwähnt nichts davon, weil der Zweck dieser Stelle ein ganz anderer ist. Nun gibt aber die Apostelgeschichte eine sehr klare Dar-

legung des Vorganges nach Grund und Folge. Es ist nicht einzusehen, warum diese nicht als sehr willkommene Ergänzung verwendet wurde, bei der Dürftigkeit der Angaben aus dieser Zeit Verwendung finden muß. Danach fand die Verfolgung, Bedrohung oder Umstellung des Paulus kurze Zeit nach seiner Aufnahme in die dortige Gemeinde statt. Da der Vorgang durch das Wort des Apostels miterwiesen ist, darf auch an der Zeitangabe nicht gezweifelt werden. Nie in der Folge konnte die Aufregung in Damaskus so hochgradig und so auf *eine* Person gerichtet sein als in jenen Tagen. Die jüdischen Bewohner in Damaskus erwarteten zweifellos einen Abgesandten ihrer anerkannten Behörden in Jerusalem, um unter seiner Leitung den verhaßten Umtrieben in ihrer Stadt entgegenzutreten. Sie wollten durch eigenes Handeln ihre Zustimmung zu den Vorgängen in Jerusalem kräftig an den Tag legen. Dazu wünschten sie aber, um ihr Eingreifen als ein gesetzmäßiges darzustellen, wenigstens den Schein davon zu wahren, Weisungen, Briefe, Anordnungen von Jerusalem aus. Der hierzu mit Vollmacht ausgerüstete Saulus war auch ganz der Mann dazu, ihren Wünschen in vollem Maße zu entsprechen, hatte er sich doch schon praktisch als das bewährt, was im spätern Mittelalter etwa ein gefürchteter Ketzerrichter war.

Die Gemeinde hatte wohl auch bereits Kunde von dem drohenden Ereignis durch Flüchtlinge erhalten, sonst aber aus dem Benehmen ihrer Gegner schließen können, daß sie gar bald das Schicksal ihrer Brüder in der Muttergemeinde teilen würden. Auf der einen Seite höhnisches Frohlocken, auf der andern bange Furcht, die nur mühsam durch Trostzuspruch im Vertrauen auf

den höchsten Gott und ihre gute Sache gemildert wurde. Hannibal vor den Toren der Stadt! Der Gefürchtete war wirklich schon im Angesicht der herrlichen Garteninsel. Da, so mochten seine Begleiter schreckensbleich melden, trat mit einer das Sonnenlicht überstrahlenden Lichterscheinung ein Unfall ein, daß er wie vom Blitz getroffen in den Staub geworfen wurde und sich noch hülflos in einem ihnen unerklärlichen Zustande befand!

Paulus betrat das Weichbild der Stadt, er kam aber nicht hoch zu Roß, als ein Richter über Gut, Freiheit und Leben, sondern bescheiden zu Fuß an der Seite eines der Verhaßten, dem äußern Ansehen nach schwach, schier gebrochen, doch erfüllt von göttlichem Geist für ein tatenreiches Leben. Wie erst offenbar wurde, daß er sich zu jener Sekte bekannte, da trat diese ganz zurück. Aller Haß der Gegner vereinigte sich ausschließlich auf den in ihren Augen Abtrünnigen, dessen Vernichtung das nächstliegende Ziel war. Die Mitwirkung der weltlichen Macht wurde schon angeführt. Zu allen Zeiten benutzte die Hierarchie den Arm oder das Schwert der Gerechtigkeit zur Vollziehung ihrer Urteile, oder wußte es so einzurichten, daß ihr Spruch bereitwillige Bestätigung fand und das schwere Verbrechen der Freiheit des Geistes nur auf dem Scheiterhaufen oder am Kreuz gesühnt werden konnte. So gut wie viele der Bestechung zugängliche römische Prokuratoren, war auch Agrippa I. recht dienstbeflissen und der Statthalter in Damaskus machte keine Ausnahme, da sich bei ihm der weltliche Lohn mit dem persönlichen Haß vereinigte. Die erste Verfolgung des Apostels ist demnach in die Zeit unmittelbar nach Bekehrung und Taufe anzusetzen und war nach seiner

Errettung mit ein Anlaß zu seinem längern Aufenthalt in den östlichen Grenzgebieten von Palästina, abseits der Karawanenstraßen und der religiösen Machtsphäre Jerusalems. Nachdem derselbe Gegenstand hier zum zweiten Male berührt wurde, ist nur noch anzufügen, daß dieses Ereignis während der Abwesenheit der gehaßten Persönlichkeit, wenigstens in jüdischen Kreisen, bald vor andern in halbe Vergessenheit geriet und bei dem Wiederauftauchen des Apostels die Geister nicht mehr in gleichem Maße zu erregen vermochte.

Mit seiner Rückkehr nach *Damaskus beginnt die dreijährige* Wirksamkeit daselbst. Wie ihn die Juden behandelten, ist nicht gesagt, sicher nicht freundlich, es war schon viel, daß die frühere Hetze nicht wieder neu anhub. Daneben wissen wir nicht, was von der erwähnten Liste seiner erlittenen Schmach auf diese Zeit entfallen mag; groß genug ist sie, um reichlich hierhin abgeben zu können und doch für die spätern Reisen noch vollauf auszureichen. Die Gemeinde in ausdauernder Arbeit zu stärken, ist die Hauptaufgabe der drei Jahre. Bei seinem gewaltigen Drange der Mitteilung in weiteste Kreise ist diese Beschränkung gleichsam auf die Detailarbeit nicht nur ein Zeugnis der Zügelung seiner sehnlichsten Wünsche und der Vertiefung in das Einzelne seiner Aufgabe, sondern es läßt auch einen Blick zu in die selbstgewählte Lebensschule, welche ihn zu einem großen Meister in der Erfahrung der seelischen Vorgänge in seinem Jüngerkreise schuf. Die große Handelsstadt nahm Karawanenzüge vom älanitischen Golfe her, von Palmyra, der fast künstlich erweiterten Oasenstadt, den Euphratländern, von Antiochien und vom westlichen Meere her auf. Viele Völkerschaften

kamen hier zusammen, die ein Arbeitsfeld darboten. Nach den drei Jahren praktischer Betätigung zum Heile seiner Mitmenschen unternahm Paulus zum ersten Male nach seiner Bekehrung die *Reise nach Jerusalem.* Es wird zwar in der apostolischen Geschichte eine frühere Reise dorthin zu einem besondern Zweck erwähnt, doch ist dies nur eine Verwechslung oder es fußt die Angabe auf einem andern Bericht, dessen Absicht war, den Apostel frühzeitig die Säulenapostel aufsuchen zu lassen und überhaupt alle Tätigkeit als von dort ausgehend und kontrolliert darzustellen. Paulus wünschte ganz einfach, mit Petrus persönlich bekannt zu werden, sich mit ihm über Verschiedenes zu besprechen, was ihnen gleichmäßig am Herzen lag, so weit auch die Wege auseinandergehen mochten. Es war für Paulus die Zeit gekommen, das Feld auszudehnen, wenigstens vorerst über Syrien nach Cilicien hin. Neue Anknüpfungspunkte in Jerusalem zu suchen, kam ihm nicht von ferne in den Sinn. Die Besprechung mit Petrus hatte auch nicht den Zweck, sich dessen Autorität zu unterwerfen, sondern nur den der gegenseitigen Aussprache auf dem Boden vollständiger Gleichberechtigung. Autorität war nicht Mensch, nicht Schrift noch Gesetz, sondern der Auferstandene und die göttliche Allgewalt. Daneben boten sich, ohne die Gesetzesfragen nahe zu berühren, Punkte der Verständigung genug. So die eigenen Lebenswege, Erfahrungen mit Schwachen und Starken im Glauben, erlittene Bedrängnisse und Aussichten für die Zukunft, die Wiederkunft des Herrn und die prophetischen Stellen der Schrift. Sie konnten beraten wie zwei Vertreter verschiedenster Glaubensrichtung, die sich gegenseitig persönlich wie in ihrem Streben hochhalten, darum

die Streitfragen in der ihnen vergönnten Zeitspanne nicht aufgreifen oder hervorzerren, sondern an dem, was sie gemeinsam bewegt, reichlich Genüge finden.

Petrus mochte wohl versuchen, darauf hinzuweisen, daß er mit dem Herrn im Fleische gewandelt, aus seinem Munde die weisen Worte gesammelt und ihn zuerst als den Messias erkannt habe. Für Paulus konnte der Zeitunterschied in der Berufung gar nicht in Betracht fallen, noch die genaueste Kenntnis des Herrn im Fleische: das bewies allein schon Judas, andere der Zwölfe waren durchaus keine Säulen und die Ergänzung der Zwölfzahl durch das Los keine christliche Tat. Wer aber endlich den Herrn besser verstanden, darüber konnte nicht mit Worten gestritten werden, das konnte allein die Frucht eines ganzen Lebens nicht vor den Menschen, sondern nur vor Gottes Angesicht erweisen. Doch, wie gesagt, Paulus war nicht gekommen zu streiten, noch sich belehren zu lassen, sondern zu freundlicher Aussprache. Das geschah auch, denn Paulus konnte auch die Rede der andern in angemessener Bahn erhalten. Der Aufenthalt des Paulus mußte vor allem aus Jakobus, dem Gemeindevorsteher, mitgeteilt werden. Es scheint diese Begegnung wirklich nur ein Sichsehen gewesen zu sein, da diese Tatsache nur der Vollständigkeit wegen während des 15tägigen Verkehrs mit Petrus erwähnt wird. Natürlich begegnete Paulus dem Bruder des Herrn mit aller Achtung, konnte sich aber von einem Manne, der die Geistesgröße seines Bruders durchaus nicht begriff, kaum angezogen fühlen. Wenn wir bedenken, daß eben dieser Jakobus seines starren Gesetzeseifers wegen der Gerechte genannt wurde, so ist ja klar, welche tiefe Kluft zwischen den beiden Männern gähnte. Petrus

dagegen war, der starr jüdischen Partei entgegen, weit eher zur Milde, zur Nachgiebigkeit geneigt. Vor die Gemeinde zu treten lag nicht in der Absicht des Besuchers und sein Gastgeber konnte nicht darauf dringen, da jetzt wenigstens noch ein Aufeinanderprallen der Geister vermieden werden mußte. Für Paulus war die Luft hier zu schwül, die Anschauungen zu eng, die Herzen vom Gesetz umstrickt. Da lebte noch überall ein kümmerliches Dasein oder trieb wilde Schosse, was in ihm wie Unkraut versengt oder mit eigener Kraft ausgereutet war, um der neuen Saat den ganzen Mann zu geben. Die Gemeinde selbst stund mit dem einen Fuß, auf den sich das Körpergewicht lehnte, mitten im starrsten Judentum und tastete nur zagend mit dem andern Fuß herum, ob dort Halt und sicherer Grund zu finden sei. In Alexandrien hätte eine solche Gemeinde, mit etwas Philosophie und allegorischer Schriftauslegung verbrämt, unbelästigt leben oder auch friedlich entschlummern können. Hier war keine Zukunft, selbst nicht für das Judentum, trotz seines von einem halbheidnischen Tyrannen erbauten Tempels, sondern nur Vergangenheit, mit dem düstern Schattengebilde Fanatismus. Hier trat überall der nackte Fels zu Tage, der, noch nicht gesättigt, weiter nach Blut dürstete. Da konnte von Paulus die Mahnung: hinaus in dein eigenes, weites Ackerfeld, nicht mißverstanden werden, er gehorchte mit Begeisterung dem Rufe.

Paulus war nicht nach Jerusalem hinaufgegangen, um sich belehren zu lassen, und trug doch, als er den Staub der Stadt von seinen Sohlen schüttelte, eine große Lehre mit sich. Das jüdische Volk war nicht vor andern, sondern höchstens mit, vielleicht nach den

Heiden der bekannten Erde zum Reiche berufen. Dann hat ihm die Erfahrung seines Lebens zum Teil, die Geschichte vollständig Recht gegeben.

Die Bekehrung in das Jahr 35 unserer Zeitrechnung (durch Rückschluß von seiner Gefangenschaft und übrigen Angaben annähernd ermittelt) angesetzt, ergibt demnach Jahr 38 oder 39 für den erwähnten Aufenthalt in Jerusalem, ferner Jahr 52 für den zweiten Aufenthalt (Konzil) und Pfingsten 59 für die Ankunft mit den gesammelten Liebesgaben und zugleich das Ende der großen Missionsarbeit im Osten. In die große Zeitspanne, welche durch die Arbeit in Syrien und Cilicien ausgefüllt wird, fallen nur wenige Angaben, sie hat überhaupt keine Geschichte, indem alle die notwendig schwachen und zarten Anfänge später von den Erfolgen in andern Provinzen weit überstrahlt wurden und von den kommenden Generationen (mit Ausnahme von Antiochia) gänzlich soweit übersehen worden sind, daß sich alle genauere Kunde davon verlor. Immerhin ist die räumliche Ausdehnung der Wirksamkeit gegenüber derjenigen in den ersten drei Jahren (wenn diese auch nicht ausschließlich auf Damaskus beschränkt war) schon eine ansehnliche geworden. Die Hauptstation darin bildete Antiochia, nicht etwa seine Vaterstadt Tarsus. Eine wie starke Glaubensveste Antiochia für den Apostel wurde, ergibt sich am deutlichsten aus den Vorgängen daselbst nach dem Apostelkonzil in Jerusalem. Hier, in der großen Handelsmetropole, im Tale des Orontes, bis wohin Lastschiffe von Saleucia aus gelangten und wo mehrere Verkehrsstraßen ihren Mittelpunkt hatten, hielt sich Paulus am andauerndsten auf und verwandte all seine Gaben auf die Erweiterung und Stärkung der

Gemeinde. Es sind bestimmte Angaben in der Apostelgeschichte enthalten, welche die Gründung derselben cyprischen und cyrenäischen Jüngern zuschreiben und unter die Kontrolle der Muttergemeinde stellen. Nicht nur das, sondern es schließt sich die weitere Tatsache an, die Verkündigung sei nicht nur an die zahlreiche Judengemeinschaft, sondern auch an die Griechen erfolgt und habe die ungeteilte Billigung des Barnabas erhalten, der zu seiner Unterstützung, zu seinem Ge hülfen den Paulus von Tarsus abholte. Die Quelle, aus welcher hier der Verfasser schöpfte, ist leicht aus der Tendenz zu erkennen, alles unter der Oberaufsicht des Leiters in Jerusalem geschehen zu lassen. Das Zusammenwirken der beiden ist ein sehr erfreuliches, doch ist es hier eine später nicht mehr genau erfaßte, zeitliche Verschiebung, wenn Paulus erst von Tarsus abgeholt worden, und die absichtliche Unterordnung des letztern wirkt störend. Allerdings war Paulus in allen äußern Dingen die Bescheidenheit selber, in seinem Handeln aber ließ er sich nicht von Menschen, ihren Meinungen und Ansichten lenken, mochten sie sein, wer sie wollten, und sich nennen, wie sie verantworten konnten. Für sich verlangte er unbedingte Selbstwahl des Wirkungsortes und Freiheit seiner Lehre.

Es mögen schwache Anfänge zu einer Gemeinde in Antiochien vorhanden gewesen sein, die eigentliche Gründung und ihr Ausbau ist *sein* Werk. Das darf ihm auch durch getreue Vor- oder Mitarbeit anderer nicht geschmälert werden. Wie später zu ersehen, konnte sowohl hier wie anderwärts das Hineinoperieren von Jerusalem aus nur Schaden bringen, keinen Nutzen. An einem dadurch geschaffenen Zwiespalt hatten nur

die Gegner ihre Freude. Es ist gar nicht ausgeschlossen, daß sie, um wenigstens die Judenchristen aus der engen Gemeinschaft mit den Heiden zu befreien, durch Vertreter der strengen Richtung auf die von ihnen Abgefallenen einzuwirken suchten. Wurde die Gemeinschaft nicht zu eng, traten sie nicht gar von der Beobachtung des Gesetzes zurück, dann konnten diese Verirrten bei aufrichtiger Reue und unter herber Buße immer wieder angenommen werden, daher mußte wenigstens der letzten Gefahr, welche alle Brücken abbrach, vorgebeugt werden.

Paulus kam zudem nicht von Tarsus her nach Antiochien, sondern direkt von Jerusalem oder aber von Damaskus aus. Nachdem die Gemeinde fest begründet war, konnte er dieselbe unter Leitung der erwählten Ältesten zu ihrer Erstarkung und Übung in der Selbständigkeit längere Zeit verlassen. Nur gegenüber Schwachen und bei äußern Anfeindungen und Zwistigkeiten in ihrem Schoße mußte er immer wieder eingreifen, davon legen die periodischen Besuche, vor allem die Briefe Zeugnis ab. Das Endziel aber war die Selbständigkeit, damit etwas Dauerndes, über das Leben eines Einzelnen Hinausreichendes geschaffen werde. In Cilicien berührte Paulus sicher auch seinen Geburtsort. Schon aus der Tatsache allein, daß er mit keinem Wort eine Andeutung darüber macht, ergibt sich, wie ungemein viel der große Mann in seiner Brust begrub. Von dem, was ihn persönlich tief verwundete, vor andern zu sprechen, betrachtete er als Ruhmredigkeit und schwieg daher. Es ist nicht eitle Neugierde, wenn wir gerne wissen möchten, wie seine Mitbürger ihn aufnahmen, ob sein Vaterhaus ihm verschlossen war oder

nicht. Längere Zeit konnte er sich daselbst kaum aufgehalten haben, da auch sonst nichts dahin zurückweist, keine Vereinigung Gleichgesinnter erwähnt wird. Nun ist aus der lakonischen Mitteilung, daß er nach Syrien und Cilicien sich gewandt habe und die vielen Jahre durch an verschiedenen Orten, hauptsächlich aber in Antiochien lehrte, nicht etwa zu entnehmen, er habe sich an die politischen Grenzen und Schlagbäume gehalten, zuerst eine Provinz ganz durchwandert und sich sodann zu einer folgenden gewandt. Noch auch dürfen die Grenzen dieser Provinzen als solche seiner Wirksamkeit aufgefaßt werden. Er will damit scharf aussprechen, daß er Judäa vor dem Ablauf von 17 Jahren gar nicht mehr berührte und ihn die dortigen Brüder mit Ausnahme von Petrus und Jakobus überhaupt nur vom Hörensagen als Verkündiger des Christus kannten.

Kennen wir eben aus Cilicien keine bedeutsamen Punkte, so ist doch die erste größere Reise gemeinsam mit Barnabas in die letzten Jahre dieser Periode anzusetzen.

Der zusammenfassende Bericht (Apostelgeschichte XIII und XIV) ist nur nach den Ortsangaben und wenig genauen Angaben später ausgearbeitet. In Salamis begegnet ihnen ein Zauberer, der zur Ausnahme nicht Simon, sondern Barjesus heißt und der bestraft wird, worauf der Prokonsul Sergius Paulus gläubig wird und betroffen ist über die Lehre. Bei der Durchwanderung der Insel von Salamis nach Paphos wird gar nichts angeführt. Über Parga erreichten Paulus und Barnabas Antiochien in Pisidien. Die Rede des Paulus in der Synagoge fand wohlverdiente Aufnahme, später aber wurde durch vornehme Frauen und die ersten Männer

der Stadt eine Verfolgung erregt, weshalb sie sich nach Ikonium wandten. Daß hier von vornehmen Frauen zur Verfolgung aus Gottesfurcht antreibend gesprochen wird, ist sehr merkwürdig. Es hätten die ersten Männer der Stadt doch wohl ausgereicht zur Vertreibung der Männer, deren Lehre nur erst eine Schar williger Hörer gefunden, von den Juden aber in offener Versammlung heftig bestritten wurde. Es liegt der Darstellung sicherlich ein bedeutsamer geschichtlicher Kern zu Grunde, den der Verfasser leider nur andeutet. In dieser Stadt lebte eine vornehme Dame, Namens Tryphaina, eine wirkliche Königin. Sie war allerdings von ihrem Gemahl aus Gründen der Staatsraison verstoßen worden, deswegen blieb sie den Bewohnern Antiochiens doch Königin. Genauere Kenner der Verhältnisse wußten aber noch mehr und ein solches Geheimnis bewahrten die Herren nicht für sich, sondern es vernahmen auch die vornehmen Damen davon. Die Königin Tryphaina stund nämlich in enger Blutsverwandtschaft mit dem römischen Kaiserhause. Nach Gutschmid (Königsnamen in der apokr. Apostelgeschichte) ist gerade durch ihre enge Beziehung zum Kaiserhause und Veränderungen darin ihr Geschick, von einem furchtsamen und servilen Vasallenfürsten verstoßen zu werden, um in hoher Gunst zu bleiben, erklärlich. Die edle Frau, welche hier in Zurückgezogenheit lebte, bildete natürlich einen mächtigen Anziehungspunkt für alle Damen der Stadt, soweit sich dieselben ihr zu nahen vermochten. Sie sollte aber nicht zeitlebens in dieser Abgeschiedenheit ihr Leid beklagen und in Vergessenheit geraten, sondern durch den vornehmsten Sendboten, Paulus selbst, zu neuem Leben erwachen. Die Akten des Paulus und

der Thekla (letzteres der christliche Name der Königin) erzählen die Bekehrung Tryphainas durch Paulus auf dieser Missionsreise und in dieser Stadt Antiochien in Pisidien. Es ist gar nicht daran zu zweifeln, daß der ganze Vorgang einen soliden geschichtlichen Grund hat, nur ist das Licht, welches die Gestalten beleuchten sollte, zu schwach, Bestimmtes zu erkennen. Die vornehmen Frauen, welche zur Gottesfurcht hielten, sollten sich gegen die Sendboten aufstacheln lassen, und das sollte ein Pauliner geschrieben haben? Wie, wenn die gottesfürchtigen Frauen, die doch wohl Anhängerinnen seiner Lehre waren, gerade hierdurch die unschuldige Ursache der Aufregung wurden? Der Bericht läßt uns nicht weiter als zu Vermutungen gelangen, zeigt aber in seinem Kern die überraschende Tatsache, wie sich die Fäden ganz unvermutet bis in die Zentrale und in die höchsten Kreise spinnen.

Die beiden Sendboten gingen über Ikonium nach Lystra und Derba, von dieser Stadt aus bezeichnender Weise nicht nach Cilicien, sondern zurück nach Antiochien zur Befestigung der dort gewonnenen Jünger und Jüngerinnen, durchzogen hierauf Pisidien und Pamphylien und schifften sich in Atalia zur Fahrt nach dem Ausgangspunkte ein. Antiochien in Pisidien ist zu einem bedeutenden Stützpunkt der Lehre geworden, hauptsächlich unter den Proselyten und den Heiden. Es sprachen hier die Sendboten zu ihren lästernden Gegnern: „Euch mußte das Wort zuerst verkündet werden, da ihr es aber von euch stoßet, gehen wir zu den Heiden.“ Und von hier aus verbreitete sich die frohe Botschaft durch das ganze Land.

Es wird wohl auch, wie schon erwähnt, diese

ganze Reise ebenfalls dem zweiten Teil der Missions-tätigkeit zugeschoben, wodurch sich für denselben eine Häufung der Arbeit, für den erstern eine gewisse Leere ergibt. Der Grund hierzu liegt vornehmlich in der wörtlich genommenen Bezeichnung Syrien und Cilicien, worüber ebenfalls das Nötige bemerkt wurde.

Am Ende der 14 Jahre empfand Paulus das Bedürfnis, sich mit den Häuptern in Jerusalem seines Evangeliums, seiner Verkündigung unter den Heiden wegen auseinanderzusetzen und zu vernehmen, ob er etwa vergeblich laufe oder gelaufen sei. Es lassen diese Worte darauf schließen, daß er weiter als nach Cilicien gekommen sei; vor allem aus konnten ihn nur größere Erfolge bestimmen, den Arbeitsplan auf anerkannt sichere Grundlage zu stellen, damit er sich in Wort und Schrift auf das zu treffende Abkommen berufen könne. So lange die Bekehrten da und dort vereinzelt oder in kleinen Trüpplein zerstreut lebten, war kein genügender Anlaß hierzu vorhanden. Anders war es aber, sobald sich eigentliche Gemeinden bildeten, die zu einem größern Sammelpunkt zu werden versprachen, wie etwa ein pisidisches Antiochien. Für diese heidenchristlichen Vereinigungen mußte eine anerkannte Gleichberechtigung errungen werden. Anfeindungen waren ja schon aus der Aufnahme von jüdischen Proselyten sicher zu gewärtigen, für die ebenso wie für Heiden die Vorschriften des Gesetzes durchaus kein Hindernis mehr bilden durften. Es lag Paulus sehr am Herzen, hierin endgiltig Klarheit zu schaffen, damit in den Erworbenen nicht Gewissenszweifel erweckt werden möchten. Das Beispiel lag nahe genug, nämlich in der Gemeinde Antiochien selbst. Freudig wurden die Sendboten mit ihren Berichten über Schicksale, Anfein-

dungen, Errettung aus Gefahren und ermutigende, ja überraschende Erfolge aufgenommen. Bald aber zeigte es sich, daß in ihrer Abwesenheit eine Saat gestreut worden war, welche geeignet war, ängstliche Gemüter irre zu leiten. Es war die alte Schlange, welche den Herzen nahe kroch, das Wort: Wenn ihr nicht dem Gesetze nachlebt, so hilft euch euer Glaube nicht, ihr könnt nicht zur Gnade angenommen werden. Wie gesagt, war es Paulus Herzensbedürfnis, nicht etwa für sich und seine Überzeugung, sondern für den Frieden unter den Gemeindegliedern die wichtige Frage durch einen verbindlichen Ausspruch der Ältesten zu erledigen, der Freiheit einen gesetzlichen Boden zu schaffen. Es ist hier ohne wesentliche Bedeutung, ob die Anregung gleichzeitig auch von der Gemeinde aus erfolgte (wie aus der Apostelgeschichte zu entnehmen ist) oder ob Paulus einzig seiner innern Stimme gehorchte (wie er den Vorgang selber einleitet), die Tatsache bleibt die nämliche. Sein Wille und der Wunsch der Gemeinde fielen zeitlich wie dem Inhalte nach zusammen.

Bevor wir zu den Verhandlungen und Beschlüssen des Konzils übergehen, sind die Wege zu überschauen, welche Paulus bis jetzt einschlug, um mit seiner Lehre an die Menschen zu gelangen und sie zu gewinnen. Eine strenge zeitliche Grenze soll indessen nicht gezogen werden, indem sein Verfahren im wesentlichen auch im zweiten Teil seiner Missionstätigkeit sich gleich blieb und über den ersten Teil zu wenig Anhaltspunkte vorhanden sind. Aus diesem Grunde wurden oben die Vorgänge im pisidischen Antiochien in diesen großen Zeitabschnitt verlegt. Er wandte sich auch in den spätern sieben Jahren durchaus nicht immer zuerst an

die Versammlungen in den Synagogen und die Proselyten. Durch die oftmalige Wiederholung nimmt sich dieser Weg aus als eine Formsache, der nun einmal genügt werden mußte. Der Abweisung sowieso gewendet richtete sich das Wort rasch an die heidnischen Zugewandten und an die Heiden selbst. Von Erfolgen bei Mitgliedern der Synagogen ist nicht viel zu berichten. Bei längerem Aufenthalt in derselben Stadt ist auch ganz selbstverständlich, daß Paulus nicht mehrmals an die Pforten der jüdischen Kultusstätten pochte, da sich dieselben doch nur einem Reumütigen wieder geöffnet hätten. Die Vorträge auf Märkten, Plätzen und in öffentlichen Lokalen werden erwähnt und bilden also jedesmal einen Versuch, um direkt unter den Heiden Anhänger zu werben oder wenigstens ein größeres Publikum über seine Sendung aufzuklären. Wir haben oben einen andern Weg skizziert, der sich vor allem aus für den Beginn seiner Wirksamkeit, sodann bei andauerndem Aufenthalt an einem Platze auf die allernatürlichste Weise ergibt. Es ist die Annäherung durch den Beruf und der von da ausgehende leicht verständliche Einfluß auf immer weitere Kreise der arbeitenden Bevölkerung in all ihren Abstufungen, vom Sklaven bis zum selbständigen Handwerksmeister, von der Sklavin bis zur Meistersfrau. Es gründet sich diese naheliegende Darstellung auf seine eigene Wertschätzung jeder zweckbewußten menschlichen Tätigkeit im allgemeinen und seine ganz positive Aufforderung, gerichtet an die Gemeindeglieder, sich insgesamt einer nützlichen Arbeit zuzuwenden, nicht als einer Last, sondern als einem mächtigen Kampfmittel zur Begründung der ökonomischen Freiheit. Er vergißt auch nicht, sein eigenes Beispiel so

nachdrücklich anzuführen, daß wir das ganze Gewicht, welches er auf diesen Gegenstand legt, erfassen müssen. Durch Stellung oder Besitz hervorragende Persönlichkeiten werden ausdrücklich und namentlich angeführt, doch bilden sie eine sehr kleine Zahl. Die übergroße Mehrheit der treuesten Anhänger sind Leute der verschiedensten Berufsarten aus den ungelehrten Erwerbstätigkeiten. In diesen Kreisen, im persönlichen Umgang vollzog sich naturgemäß und in der Regel die Bildung der Gemeinden, gleichsam durch Ankristallisation an einen festen familiären Kern, während das Auftreten vor großen Versammlungen nicht dieselben bleibenden Erfolge aufweisen kann, noch Massenübertritte zur Folge haben konnte. Bei der großen Bedürfnislosigkeit des Apostels warf ihm die erwerbende Handarbeit neben der Belehrung in engern Kreisen (wie auch heutzutage für einen berufstüchtigen Mann bei der Erstrebung eines Lebenszieles) in wenigen Monaten so viel ab, daß er wieder einen weitern Wirkungskreis suchen und einen neuen Ring von Anhängern schaffen konnte. Nur in Krankheitsfällen war er (wie in Galatien) auf Mitleid und Pflege fremder Menschen angewiesen und bemühte sich, selbst auf dem Leidenslager ihnen als Gegengeschenk seine höchste Gabe anzubieten, die sie auch willig annahmen.

Paulus reiste also von Antiochien mit Barnabas unter Mitnahme des Heidenchristen Titus nach Jerusalem. Sie berichteten in der Versammlung über ihre Wirksamkeit und ihre Wanderungen. Unter den Anwesenden befanden sich, wie an diesem Orte nicht anders zu erwarten war, eine Anzahl von Judenchristen, reine Gesetzesmänner, die sich an den Erfolgen nicht zu erwärmen

vermochten, sondern konsequent mit dem starren Worte zur Hand waren: Ohne Einhaltung des Gesetzes keine Mitgliedschaft. Diese konnten in Jerusalem leicht eine größere Zahl Anhänger der strengen Richtung, selbst nur Zugewandte, aufbieten, so daß eine gründliche Besprechung in offener Versammlung nicht möglich war. Hierzu war nur der engere Kreis der Führer, also der Ältesten unter Beiziehung der Apostel, gleichsam die ausübende Behörde, geeignet. Vor ihr hatten die Abgeordneten von Antiochien Bericht zu geben und Anträge darüber zu stellen, was sie nach ihrer Überzeugung als notwendig für eine gedeihliche Wirksamkeit in den Heidenländern erachteten. Es galt vor allem, die Forderung des Paulus: Freiheit von den Fesseln des Gesetzes für die Jünger aus der Heidenwelt, zu besprechen. Hierüber fanden harte Kämpfe statt, umsomehr, als Jakobus der Wortführer der judäischen Partei war. Er erscheint in seinem Schlußwort recht versöhnlich und belegt seine für die Heidenwelt entgegenkommende Haltung mit Prophetenstellen. Das ist eine Einräumung, welche nur die Macht der Verhältnisse und die felsenfeste Überzeugung eines Paulus dem starren Mann für entlegene Missionsgebiete abzuringen vermochten.

Auch Petrus will nach demselben Bericht den Heiden kein zu schweres Joch auferlegen. Es schließt die Verhandlung mit einer Vereinbarung, die vollkommen im Sinne der Abgeordneten war und im Auslande allseitig beruhigen mußte. Nach der Apostelgeschichte schließen die Verhandlungen, nachdem sich die Hauptpersonen mit dem ganzen Gewicht ihrer Autorität günstig geäußert und damit voreilige Forderungen unwichtigerer Personen zurückgewiesen waren, in Minne.

was sehr zu begrüßen ist. Die Worte des Apostels im Brief an die Galater zeugen von einem weit heftigeren Widerstand, dessen Wortführer zweifellos Jakobus gewesen ist. Hierüber müssen wir auf theologische, fachwissenschaftliche Werke verweisen, jeder Leser kann sich aber auch selber durch eingehenden Vergleich von Gal. II, 1 und ff., mit Apostelgeschichte XV, 6 und ff., leicht überzeugen. Für uns ist die Tatsache des vom ersten christlichen Konzil gefaßten Beschlusses hier ausschließlich wichtig. Dieser gipfelt in der Freisprechung der gläubigen Heidenchristen von den Fesseln des Gesetzes. Zudem wurde durch Handschlag weiter vereinbart: Paulus und Barnabas für die Heiden, die übrigen für die unter dem Gesetz Lebenden. Damit war erreicht, was Paulus erstrebt hatte: freie Bahn für seine Verkündigung unter den Heiden.

Während der Verhandlung fiel auch ein Wort, das noch hervorgehoben werden muß. Das Gesetz hat von langen Zeiten her in allen Städten seine Verkündiger, wo es in den Synagogen allsabbatlich gelesen wird. Auf den ersten Blick ist es selbstverständlich und hat dabei keine Beziehung zu der Mission des Paulus. Es ist indessen nicht ganz so. Freilich wird es abgelesen, wie angegeben ist, aber nicht nur vor jüdischen Ohren, sondern auch zu Gunsten der Proselyten und zwar (woraufhin Gewicht gelegt wird) ohne nennenswerten Erfolg. Die Verkündigung des Gesetzes dient also nicht dazu, die Heidenwelt in absehbarer Zeit dem Judentum zuzuführen, daher muß ein anderer Weg eingeschlagen werden und dieser bietet sich in der paulinischen Heidenpredigt. Direkte Angriffe der Gesetzeseiferer mußten sich gegen den Heidenchristen Titus richten, der in

wort, mochte sie auch unbequem sein, so war sie eben doch nicht zu umgehen. Sehr achtungswerte, sichtbar zur Gemeinschaft berufene Mitjünger kehrten sich daran nicht und kamen doch überall mit ihnen in Berührung. Wie sollte es beispielsweise bei der Absicht, eine engste Gemeinschaft, eine Ehe unter Angehörigen der beiden Richtungen einzugehen, gehalten werden?

Da kam Kephas von Jerusalem herunter. Wurden ihm persönlich so tiefeinschneidende Fragen auch nicht vorgelegt, oder war kein aktueller Grund zu ihrer Erörterung vorhanden, so mochte doch schon sein Verhalten in andern Dingen einer Entscheidung seinerseits gleichkommen. Er lebte durchaus dem gefaßten Beschluß des Konzils in weitem Sinne getreu, indem er die Heidenchristen nicht nur in der Versammlung, sondern auch in ihrem häuslichen Kreise als vollkommen gleichberechtigt hielt und Tischgemeinschaft mit ihnen pflog. Das war wirklich ein Ereignis, und wenn die Leiter in Jerusalem gehofft hatten, mit seinem Erscheinen der judenchristlichen Richtung Oberwasser zu geben, so sahen sie sich durch dieses Verhalten sehr unangenehm enttäuscht. Da kamen Abgesandte des Jakobus mit bestimmteren Weisungen. Ihr bloßes Erscheinen genügte. Kephas zog sich von dem intimeren Umgang mit den Heidenchristen auffallend zurück und ließ daher viele wiederum im Zweifel, ob das Schreiben oder die mündlichen Weisungen von Jerusalem verbindlich seien. Die Mehrzahl, die Heidenchristen, hielt sich natürlich zu Paulus, während sich die andern um die neuen Boten scharten und Petrus in ihre Mitte nahmen. Wir haben hier das Bild im Kleinen, wie es sich in den Urgemeinden im Großen zeigt: auf der einen Seite Paulus

fand aber noch ein Ereignis statt, das unter dem *Streit in Antiochien* bekannt ist, wobei sich sogar der bis dahin getreue Mitarbeiter Barnabas der Jakobuspartei zuneigte. Dieser Streit greift viel zu tief in das Leben des Paulus ein, als daß er um des lieben Friedens willen in den Urgemeinden übergangen werden durfte. Es wirft derselbe auch ein so sicheres Licht auf die handelnden Personen, wie sonst nur äußerst selten in den Berichten. Paulus stund fest auf dem getroffenen Abkommen, ging vielleicht im Bestreben der Vereinigung aller Kräfte in seinem Feuereifer für die gute Sache gegenüber einer stets noch zaghaften Minderheit etwas rasch vor. Wie sich der mit dem Schreiben nach Antiochien gekommene Silas in der Gemeinde verhielt, ist nicht erwähnt. Da er sich später Paulus beigesellte, neigte er sich diesem zu, obschon eine weitgehende Auslegung des Beschlusses von einem leitenden Jünger aus Jerusalem nicht wohl zu erwarten war. Es betraf derselbe auch ausschließlich die bekehrten oder noch zu bekehrenden Heiden, während die Judenchristen nach wie vor Verpflichtungen hatten, die jene nicht kannten und die für Paulus selbst auch nicht mehr in Betracht fielen. Die vielerlei Vorschriften mußten ganz notwendig in den neuen Verhältnissen zu Verwicklungen führen, darin die noch im Alten Befangenen dem kühnen Geistesfluge des Apostels nicht zu folgen vermochten. Für diese ergaben sich allüberall oder jederzeit im Verkehr mit den übrigen Jüngern geradezu Gewissensfragen, über die nach ihrer Anschauung noch kein absolut kompetenter Richter entschieden hatte, und sie waren doch so sehr an ganz bestimmte Formen und Satzungen gewöhnt, das Gesetz hatte für alle diese Fragen seine Ant-

gezählt werden können, ist nur erst ein Teil, der kleinere Teil sogar des Arbeitsprogrammes durchgeführt. Mit der Gründung der Gemeinden ist die Arbeit auch nur zum Teil getan, sie müssen organisiert, zur Sebstverwaltung angeleitet, oft aus Lauheit wachgerufen und noch viel häufiger aber vor Verirrungen und Überschwänglichkeiten gewarnt und stets wieder auf den richtigen Weg geleitet werden. Vieles ergibt sich aus seinen Briefen, einiges kann aus der Apostelgeschichte ergänzt werden, weit mehr aber wurde nicht aufgezeichnet oder ist in den Zeitstürmen untergegangen. Über der Riesenaufgabe, die er sich gestellt, ist auch das Kleinere nicht außer Acht gelassen. Über der Sorge um das Schicksal ganzer Gemeinden treten die einzelnen Personen nicht ganz in den Hintergrund. Das zeigen die Grußformen mit zahlreichen Namen und häufigen nähern Bezeichnungen, welche sich auf für dieselben besonders wichtige Ereignisse, ihre Ausdauer, Hingabe und Opfermut beziehen. Endlich hat er auch die ihm anbefohlenen Armen in Jerusalem nie außer Acht gelassen. Er ordnete in Galatien die Sammlung für diesen Zweck an, ebenso in Macedonien und Achaia. Mit der erfreulich angewachsenen Liebesspende begab sich Paulus auf die dritte Reise nach Jerusalem. Düstere Ahnungen wie vor einem Ende beschleichen ihn. Die Abschiedsworte an seine Getreuen klingen wehmutsvoll und enthalten letzte Anordnungen, letztwillige Verfügungen. Und doch gilt es noch den Westen zu erobern. Was von Jerusalem auch noch so Unheilschwangeres droht, dorthin ruft ihn die nächste Pflicht. Dieser Genüge getan, *dann wird ihn nichts mehr hindern in der Metropole des Weltreiches selbst die Saat auf*

empfänglichen Boden zu streuen, deren Wachstum alle irdische Macht überdauert.

„In der Geschichte eines Menschen liegt sein Charakter, so ist auch Leben und Schicksal des Apostels Paulus sein Charakterbild. Alle die Eigenschaften, teils natürliche, teils erworbene, mit welchen er seine großen Erfolge errungen hat, die Arbeitskraft und Tatkraft, welche alle Schwäche und karge Ausstattung überwindet, der unbeugsame, starre Wille, neben einer außerordentlichen Beweglichkeit, Raschheit des Blickes, Lebendigkeit wechselnder Gefühle, Fähigkeit in jede Lage einzugehen, alles das zieht in diesem Leben, welches den Mittelpunkt der apostolischen Zeit bildet, an uns vorüber. Auf diesen Eigenschaften beruht das wunderbare Geschick des Werbens, wie des Regierens, wodurch er der größte Sendbote des Evangeliums und ebenso der Schöpfer einer Kirche geworden ist. Er hat sich einen engen Kreis unbedingter Anhänger erworben; im weitern Kreise ist seine geistige Überlegenheit trotz aller Hingebung von seiner Seite immer als beherrschende Macht, oft als Last empfunden worden, aber sie ist siegreich geblieben. Dennoch hat er sich zuletzt fast vereinsamt gefühlt. Jene Gewalt seiner Person beruht im letzten Grunde auf der Stärke eines unbedingten Glaubens, dessen Voraussetzung eine Schule des Judentums war, in welcher die Religion als Gottesgesetz ganzer Lebenszweck ist, dessen Gestaltung auf der Idee der Welterlösung und Offenbarung der Herrlichlichkeit Gottes steht. Die Stimmung des Apostels bleibt immer kühn und groß in der Gewißheit der Sache, in einem Gottvertrauen ohne Schranken. Aber so sehr ist er eins mit der Sache, daß er sich selbst darin verzehrt.

Die Sache Gottes muß siegen und er ist das Werkzeug: darin hat er das Leben; sein eigenes Leben ist ein Opfer, das er in jedem Augenblicke bringt. Dabei ist er doch durch und durch der Mann des Kampfes. Wäre das Christentum durch diesen Apostel, wie es durch ihn tatsächlich zur Weltreligion geworden ist, auch seinem innern Wesen nach als solche erst aufgestellt worden, es hätte ein anderes Gesicht und einen andern Gang bekommen. Aber er selbst wollte nicht etwas eigenes schaffen; er wußte nichts anderes, als daß er Jesus Christus verkündige. Und dieses Bewußtsein ist richtiger, als eine geschichtliche Ansicht, welche sich von dem Maße des Wirkungskreises bestimmen läßt. Dieser Streiter ist in seinem Innern getragen dadurch, daß in dem andern, der ihm vorausgeht und den er seinen Herrn nennt, das letzte Ziel schon gegeben ist: der göttliche Friede dieses Geistes begleitet ihn. Alles, was ihn von dem Meister und Herrn unterscheidet, der Kampfestrieb wie die Theorie, das rastlose Handeln wie der schwärmerische Zug des Innern, beweist nur, daß er nicht der Stifter der Religion, sondern das Werkzeug ihrer Verbreitung und Gestaltung war. Sein Universalismus ist bei aller Kühnheit des Unternehmens doch beschränkter als derjenige des Stifters selbst. Und wenn das Christentum als Weltreligion durch ihn zuerst verkündet wurde in seiner Zeit und seinem Berufe, so ist es doch dieselbe uns gebliebene, als das Wort dessen, den wir aus dem Evangelium kennen." (Weizsäcker, a. a. O. S. 474.).

Diese schönen Worte des gründlichen Kenners des apostolischen Zeitalters gehörten an das Lebensende des Apostels; da wir aber diesen Zeitpunkt nicht mit

Sicherheit kennen, wohl aber wissen, daß seine Missionstätigkeit im Osten ihren Abschluß an großen Taten gefunden hat, sind sie hier eingefügt als treffendes Bild des großen Mannes, in kühnen Zügen entworfen. Er drängt die düstern Ahnungen, welche ihn vor dem Gange nach Jerusalem beschleichen, kraftvoll zurück, weist wohlbegründete Warnungen im festen Vertrauen auf den Lenker aller Menschenschicksale ruhig von sich und tritt mit frohem Gruße in den Kreis der Ältesten, die ihn unter dem Vorsitze des Jakobus empfangen und seinen Bericht freudig aufnehmen oder aufzunehmen scheinen.

Diese versammelten Häupter waren schon genau unterrichtet, wie sie mit ihrer bereit gehaltenen Anklage beweisen. „Du siehst, lieber Bruder, die Tausende gläubig gewordener Juden, die alle eifrige Anhänger des Gesetzes sind, die über dich erbost sind“ u. s. w. Das war nach dem ersten Empfang eine frostige Zurückweisung mit einem halb bedauernden Ton, neben einer Prahlerei zugleich eine Anklage und darauf wie als Strafe eine demütigende Zumutung. Die Myriaden gläubig gewordener Juden (wenn sie sich wirklich so aussprachen) existierten zum größten Teil in ihrer Phantasie und sollten wohl die Erfolge des Heidenapostels recht klein oder unbedeutend erscheinen lassen. Einen bis jetzt noch nicht erledigten Punkt betraf die Anklage, nämlich die Frage, ob Juden in der Diaspora, die sich taufen ließen, gehalten waren, ihre Kinder beschneiden zu lassen oder nicht. Wir sind nicht im Zweifel darüber, daß Paulus dies ruhig den Eltern überließ und überlassen konnte, wenn befragt, aber ebenso sicher die letztere Ansicht freimütig, aber als rein persönliche Meinung

vertrat, wie er in solchen Fällen unverbindlich zu urteilen pflegte. Derartige Fälle waren ja nicht unmöglich, aber mindestens äußerst selten, da sich die geborenen Juden fast ausnahmslos ablehnend verhielten und die wenigen, die sich taufen ließen, nicht im Zweifel waren darüber, wie es mit ihren Kindern zu halten sei. Wie gesagt, als unmöglich sind solche Fälle nicht anzusehen, die Anklage kann also einige Begründung haben, ist aber herzlich unbedeutend und konnte erst unter den Silbenspaltern in Jerusalem aufgebauscht werden. Eine segensreiche, hingebende Arbeit der besten Teile seiner Mannesjahre vermochte diese christlichen Zeloten nicht milder zu stimmen, wie sollten erst die andern, deren Empfindlichkeit sich steigerte, Früheres vergessen haben und nicht auf eine Gelegenheit lauern, ihm ein gleiches Ende wie dem Stephanus zu bereiten! Die Zumutung, welche sie ihm gemacht haben sollen, wäre bei einem andern Manne denkbar gewesen, hier durchaus nicht. Entweder müßte sie als eine ihm gar zu plump gelegte Falle betrachtet werden oder es zeugt dieselbe von ihrer engen Gesinnung, dem ängstlichen Wahrnehmen des äußern Scheins in der Beobachtung der gesetzlich vorgeschriebenen Formalitäten. Ob Paulus darauf eingehen konnte, braucht gar nicht erwogen zu werden. Er hätte absichtlich den Schein erwecken sollen, daß er in der Beobachtung des Gesetzes wandle und sich von der Berührung mit Heiden zu reinigen gekommen sei. *Nichts mehr und nichts weniger als eine Verläugnung seiner selbst, seiner ganzen Lebensarbeit, seiner gläubigen Überzeugung sollte von ihm leichthin einer unbestimmten Gefahr wegen als Opfer gefordert werden dürfen!* Das ist von einsichtigen Männern, die

soeben Zeugen seiner Begeisterung in der Darlegung des Werkes waren, einfach undenkbar. Was dem spätern Verfasser als eine ganz nebensächliche Handlung der Klugheit erschien und daher ohne Bedenken aus seiner judaistischen Quelle übernommen wurde, bedeutete für Paulus Sein oder Nichtsein. Denn kein anderer Mann durfte so gut wie er von sich sagen: Ich bin wie ich bin oder ich bin nicht. Die nachfolgende Wiederholung der bescheidenen Forderungen, welche an die Heidenchristen gestellt werden soll, um den Gegensatz zu verschärfen zwischen diesen und den Judenchristen, ist daher von einem unverbesserlichen Eigendünkel diktiert, ganz im Geiste des Jakobus, und enthält zudem die verwunderliche Beifügung, als hätten sie die Anordnung über die Heidenchristen eben erst aus freiem Antriebe von sich aus getroffen. Es war also in ihren Augen nicht mehr eine der grundlegenden Schlußbestimmungen des Apostelkonzils, darauf das Werk des Paulus mitberuhte, sondern eine nachträgliche Verfügung der Ältesten über den Sendboten hinweg. Das heißt ja direkt der Wahrheit einen Faustschlag ins Gesicht versetzen. Wir schreiben das, um den Ältesten die Anklage auf bewußte Entstellung der Tatsachen zu ersparen, wohl mit Recht zu Lasten des oft unsicher arbeitenden Verfassers. Dahin gehört ebenfalls die gestellte Zumutung mit dem verfänglichen Wort, Paulus sollte für die Prozedur die Kosten tragen. Da mit keinem Wort die Annahme der Liebesspende erwähnt wird, ist dies möglicherweise ein Rest jener tief verletzenden Anklagen, welche Paulus zu beschuldigen suchten, er sei den übrigen Aposteln in eigennütziger Weise mit einer Geldofferte genaht. Dies ist wiederum ein Beleg dafür, daß der Verfasser

der Apostelgeschichte die Briefe des Apostels nicht hinreichend verwendete, sonst hätte er den einen Zweck der Reise an dieser Stelle nicht übersehen können. Von einem Rückhalt, den Paulus an der jerusalemischen Gemeinde gefunden, ist gar nicht die Rede. Es könnte sogar der Verdacht auftauchen, der endliche Angriff auf seine Person sei von den Gesetzesfanatikern unter den Zehntausenden von gläubigen Juden ausgegangen; neben diesem, durch seine Ankunft schon mobil gemachten Heer hatten die übrigen Gegner kaum mehr Raum.

Ein Anlaß, die Menge zu Gewalttätigkeiten gegen ihn anzustiften, war leicht zu finden. Er war mit einem Griechen in Gemeinschaft gesehen worden. Das genügte zu dem Rufe: Herbei ihr Männer, das ist der Mensch, welcher gegen das Gesetz und diesen heiligen Ort wütet und der den Tempel entweiht hat! Sie schlossen die Tempeltore und fielen über ihn her, ihn kurzer Hand totzuschlagen. Die römische Tempelwache griff ein, nahm ihn in Gewahrsam und glaubte einen guten Fang gemacht, einen bekannten Aufrührer gefangen zu haben. Der Irrtum stellte sich heraus und zu ihrer Bestürzung sogar die Tatsache, daß Paulus ein geborner Römer sei. Paulus stund trotzdem unter der Anklage, einen Frevel an den Kultusgebräuchen begangen zu haben. Worin derselbe bestund, war dem Obersten unklar; die Römer befolgten aber strikte den klugen Grundsatz, sich in diese innern Angelegenheiten nicht einzumischen und dem hohen Rat hierin die Gerichtsbarkeit zu überlassen. Nur so konnte eine stets drohende Empörung und nutzloses Blutvergießen vermieden werden. Sie behielten sich dabei die Bestätigung des Bluturteils vor, um den Vollstreckungen durch Steinigungen vorzubeugen.

Der Weg gerichtlicher Verhandlungen war einer Anzahl schwärmerischer Hitzköpfe zu lange und zu unsicher im Ausgang. Sie beschlossen daher, den Richtern ihr Amt zu erleichtern und Paulus auf dem Transport zu dem Gerichtsgebäude, wo sich eine große Volksmenge ansammeln würde, niederzustechen. Der Anschlag wurde Paulus mitgeteilt, durch diesen dem Obersten. Die Situation war schwierig. Unter den Messerstichen der Verschwornen durfte der Römer Paulus nicht fallen, mochte er sich wie immer gegen den geheiligten Brauch des Volkes vergangen haben, und der erregten Bevölkerung offen zu trotzen, hieß einem gefährlichen Aufstand rufen. Der welterfahrene Römer faßte rasch einen Plan, der alle Schwierigkeiten beseitigte und ihm selbst von Nutzen sein konnte. Paulus mußte vor den Prokurator nach Cäsarea, damit in Sicherheit gebracht werden. Dort konnten seine Ankläger vor dem Richter auftreten; mit der Entfernung des Beklagten aus Jerusalem war auch die Ruhe daselbst wieder hergestellt. In seinem Begleitbrief stellte der kluge Mann die Sache so dar, als habe er von Anfang des Tumultes an vernommen, daß Paulus ein Römer sei, und dementsprechend gehandelt. Da Ausspäher der Verschwornen zu befürchten waren nnd auf dem gebirgigen Wege nach Lydda leicht ein Hinterhalt zu einem Gewaltstreich gelegt werden konnte, wurden imponierende Vorkehren getroffen, damit ein solch wahnwitziges Vorhaben keine Aussicht auf Erfolg haben konnte. Zweihundert Lanzenträger, zweihundert leichtbewaffnete Soldaten und siebenzig Reiter wurden bereit gehalten, um den berittenen Paulus in der Nacht auf dem gefährlichen Teile seines Weges zu schützen. Das war nicht nur eine Eskorte,

wie sie für den Transport einer Verbrecherschar notwendig erachtet wurde, sondern ein kleineres Truppenaufgebot, das in seiner Geschlossenheit einem weit zahlreicheren Gegner zu imponieren vermochte und jeden tollkühnen Handstreich aussichtslos machte. Von Antipatris in der Ebene aus war die Bedeckung durch die Fußtruppen nicht mehr notwendig, da war die Reiterschar vollkommen genügend. Die Soldaten kehrten daher von hier aus wieder in ihre Quartiere zurück. Paulus aber wurde auf der geraden, wohlgepflasterten römischen Heerstraße nach Cäsarea gebracht. Auf solch einer römischen Militärstraße geradlinigen Verlaufes ritt Paulus auch vor bald einem Vierteljahrhundert unter kleinerer Bedeckung dahin. Damals trug er selbst die Briefe des Rates und war einer der Eiferer, vor denen er nun flüchten mußte. Weit ausgebreitet lag damals vor ihren Blicken die grüne Oase wie ein Zaubergarten am Rande der gelben Wüste. Jetzt ritt er beschützt von römischer Macht durch die Ebene in ihrem südlichen Frühlingskleid, das bald in Sommerglut verdorren mußte. Weithin nach Westen dehnte sich das Meer, darauf sein Schiff bald die Fahrt nach Rom einhalten sollte. Nur noch eine kurze Prüfungszeit, dann öffnete sich das weite Arbeitsfeld des Westens.

„Kidri in Edom (Cäsarea), welches zwischen den Dünen thront, war zu der Zeit der Griechen ein böser Pflock. Als jedoch die Macht der Hasmonäer obsiegte, eroberten sie die Festung und erhoben jenen Tag zum Festtag." Die Stadt ist alt, doch findet sie sich nicht in den ältesten Verzeichnissen der Seeplätze zwischen Dorus und Joppe. Später hieß sie nach dem Stratonsturm, Cäsarea aber nach der Wiedererbauung durch

Herodes. Da er den Verfall der Seestadt Stratonsturm vernommen, ließ er sie ihrer günstigen Lage wegen aus hellem Gestein wieder aufbauen und mit prächtigen Palästen schmücken. Weil die ganze Seeküste zwischen Dora und Joppe ohne Port und bei Sturmwetter aus Südwest für die nach Ägypten steuernden Schiffe äußerst gefährlich ist, bezwang er die Natur und ließ einen Hafen, größer als der von Pyräus, und in dieser Bucht noch weitere Reeden für die Schiffe anlegen. Damit die Festigkeit des Baues dem Meere Trotz bieten konnte, ließ er zur Aussteckung des Hafenraumes Steine von 50 Fuß Länge, 18 Fuß Breite und 9 Fuß Höhe, wo nicht noch größere, 20 Ellen tief versenken und nach Ausfüllung der Untiefe die Mauer über dem Meere gegen 200 Fuß breit ausdehnen; 100 Fuß davon ergaben einen Vorbau unter dem Namen eines Wellenbrechers, die übrigen bildeten den Quai dem Hafen entlang, und hier standen sehr große Türme, wovon der höchste und schönste nach dem Stiefsohn des Kaisers Drusium hieß. Dazu waren mehrere Arkaden für die Gelandeten angebracht, mit einer Zitadelle davor. Die Einfahrt war auf der Nordseite, hier standen auf beiden Seiten drei Kolosse auf Säulen; jener zur Linken trug einen massiven Turm, die rechts ruhten auf zwei Steinen, die miteinander verbunden noch größer waren als der Turm gegenüber. Rund um den Hafen liefen die Häuser in einer Reihe und von da zogen sich die Gassen in regelmäßigen Abständen in die Stadt hinein Angesichts der Einfahrt erhob sich auf einem Hügel der Tempel des Cäsars, ausgezeichnet durch Größe und Schönheit. Darin stand die Kolossalstatue des Kaisers, welche der des olympischen Zeus nichts nachgab und

nach ihrem Vorbild gefertigt war; ein anderes Standbild der Stadt Roma glich der Juno in Argos. Der Cäsar schrieb er die Ehre des Baues zu und nannte die Stadt darum Cäsarea. Unter andern Werken ließ er auch noch ein Amphitheater, ein Theater und ein Forum, das dieses Namens nicht unwert war, anlegen und stiftete kaiserliche Spiele. (Josephus. Nach Sepp a. a. O. II., S. 575.)

Cäsarea war eine heidnische Stadt und in dieser Zeit Sitz des Prokurators, vor welchen Paulus geführt wurde. Das alte Sprichwort: Wenn Jerusalem weint, so lacht Cäsarea, fand auf dieses Ereignis keine Anwendung, wohl aber in vielen andern Fällen. So schon bei den Festlichkeiten, welche Agrippa I. kurz vor seinem Tode daselbst veranstaltete. War dieser in Jerusalem den Juden in vielem zu Diensten, so lebte er in Cäsarea als heidnischer Fürst mit orientalischem Luxus, der jüdischen Gemeinde zum Greuel. Noch war seit der Gefangennahme des Apostels kein Jahrzehnt verflossen, so begann von hier aus der blutige Aufstand des jüdischen Volkes, dessen Ausgang die Griechen Cäsareas mit Bangen erwarteten und die römischen Heere, welche zur Belagerung Jerusalems durchzogen, mit Jubel begrüßten. Der Prokurator Felix, welcher noch einige Zeit im Amte war, wußte genauer als der Oberst Lysias in Jerusalem, um welche Punkte sich der Streithandel drehte, hatte er ja eine Jüdin zur Gemahlin; er suchte aber doch den Entscheid hinauszuschieben. Verpflichtet, wie er den Juden war, hätte er ihnen wohl gerne einen Gefallen erwiesen und den Angeklagten zur Aburteilung nach Jerusalem geschickt. Das ging aber gegenüber einem Römerbürger nicht an, ein so schwerer

Amtsmißbrauch hätte ihn teuer zu stehen kommen können. Die Vorverhandlungen waren resultatlos und es blieb Sache des Nachfolgers im Amte, über den Gefangenen zu entscheiden.

Die zwei Jahre der Apostelgeschichte wurden als eine ebenso lange Gefangenschaft des Paulus gedeutet, sie beziehen sich aber auf die Amtsperiode des Felix, welche bei der Einlieferung des Gefangenen nahezu abgelaufen war. Immer unter der Annahme, daß die doppelten ganz gleichartigen Verhandlungen, Anklage und Verteidigung, wirklich vor zwei sich im Amte folgenden Prokuratoren geführt wurden. Geschichtlich ist der zweite Teil unter Festus, wobei ebenfalls unter Verkürzung der Dauer die Gefangenschaft eher auf Pfingsten des Jahres 60 statt 59 fallen würde. Das ist indessen willkürliche Annahme, die sich aus dem Charakter des Felix nicht so sicher ergibt, daß hieraus die doppelten Berichte unter beiden Landpflegern zusammengefaßt werden können. Es ist zudem die Wiederholung in vielen Einzelheiten abweichend und enthält neue Personen, die nicht beliebig wie Statisten von dem Verfasser hingedacht wurden. Die Klage hatte vor Felix wie vor Festus zu erfolgen, ebenso vor den beiden Richtern die Verteidigung. Wenn der Tempeladel einen Rechtsanwalt beizog, geschah dies nur, damit dieser Redner den Prokurator über Gebühr und ohne zu erröten loben könne, um diesen geneigt zu machen, zu dem, was sie selbst doch nicht wohl tun mochten. Festus mußte sich den Fall wiederum vortragen lassen, als hätten noch keine Verhandlungen stattgefunden. Daß er sich beim Antritt des Amtes geneigt zeigen wollte, ohne aber den Mann von sich aus auszuliefern, ist leicht verständlich,

ebenso die Berufung des Paulus auf den Kaiser. Er hätte freigegeben werden können, da keine Schuld weder gegen den Kaiser und seine Beamten, noch gegen die Sicherheit der Provinz vorlag, wurde eingewendet.

Dieser Meinung war auch der beigezogene König Agrippa II, wenn nicht die Berufung an den höchsten weltlichen Richter die Ausführung eines solchen Beschlusses unmöglich gemacht hätte. Paulus konnte gar keine Freigabe seiner Person aus der Haft in Cäsarea wünschen, es sei denn, die Freigabe würde ihm zugleich den Weg nach Rom öffnen, wohin sein Blick gerichtet war. Mit der Berufung hätte er nicht so lange zu zögern brauchen, wenn sich doch keine andere Möglichkeit bot, als diese Reise in Fesseln anzutreten. Das war aber bis zu der letzten Anfrage des Festus nicht der Fall. Erst als er sich darüber zu entscheiden hatte: entweder zur Aburteilung zurück nach Jerusalem oder als Gefangener nach Rom, entschied er sich ohne Zögern für das Letztere. Mag die Zeit der zwei Jahre festgehalten, oder aus angeführten Gründen abgekürzt werden, die Abfahrt kann doch nur in den Frühsommer 60 oder 61 angesetzt werden. In der Gefangenschaft war Paulus keineswegs vereinsamt, wenn auch neben den Verhören nichts Bedeutendes anzuführen war. Es kann sich ein solcher Verkehr überhaupt nur auf den Umgang mit geistesverwandten Menschen beziehen, da ein bedeutender Mann wohl im Gewühl des Alltaglebens, nicht aber in der Sammlung seiner Gedanken einsam ist. (Wie Festus, der offenbar nicht gern zu viel dachte, ausrief: Über dem vielen Studieren wird der Kopf dir verrückt!) Ihm angenehme Menschen blieben aber auch stets in Verbindung mit ihm. Wie in Tyrus und Ptole-

mais hatte die kleine Reisegesellschaft des Paulus kurze Zeit vor seiner Gefangennahme in Jerusalem auch in Cäsarea Jünger getroffen und war im Hause des Evangelisten Philippus eingekehrt. Der kleine Kreis, etwa ein christliches Kränzchen jener Zeit, bildete den Mittelpunkt zu- und wegreisender Jünger, unter denen auch Lukas verweilte und wohl 12 Tage später noch in der Stadt war, als Paulus unter der Bedeckung von 70 Reitern wieder in Cäsarea anlangte. Die Gefangenschaft war während der ganzen Dauer derselben eine Untersuchungshaft, für Paulus keine strenge, die ihm persönlichen Schutz vor den Anschlägen seines Gegners bot. Die Anwesenheit eines Jüngerkreises ist hinreichend, seine Verbindung mit den Gemeinden durch mündliche Botschaft oder durch Briefe sicherzustellen, da von Anfang an den Gefangenen nach Möglichkeit ihre Lage durch die Brüder erleichtert wurde. Sobald Paulus nach Rom abgeführt werden soll, ist auch Lukas zur Stelle, bereit, die Reise freiwillig mitzumachen; er muß sich mittlerweile also in Cäsarea selbst aufgehalten haben oder auf die erste Nachricht dieses Ereignisses hin herbeigeeilt sein. Nicht ganz so wie Paulus früher geschrieben, sollte nun die Reise angetreten werden. Damals wünschte er aus freiem Willen dorthin zu kommen und einen Stützpunkt für die Mission im Westen zu finden. Jetzt war er Gefangener und mußte dort des Urteilsspruches harren. In einer noch frühern Zeit war Rom als der Hauptpunkt seiner eigenen Arbeit gedacht, jetzt war ihm die Entwicklung vorgeeilt, er konnte nicht mehr begründen, sondern nur nach Kräften mitwirken. Raum war noch genug vorhanden. *Einmal seiner Fesseln ledig, war er noch immer das erprobte Werkzeug zur*

Eroberung der weiten Provinzen, dahin noch keine Sendboten gedrungen waren. Dorthin zu gelangen, war ihm jetzt nicht nur Wunsch, sondern Gewissheit, die ihn in keiner Stunde der Gefahr verliess.

Seefahrtskunde
im römischen Kaiserzeitalter

Das Schiff mit dem Hintersegel
nach einer Münze des Antonius und der Kleopatra.

Über das SCHIFF der ALTEN folgt hier nur das für die Handhabung desselben Notwendige in übersichtlicher Darstellung, indem für den Schiffbau auf Spezialwerke aus der überreichen Literatur verwiesen werden muß. Auch erhält, da von Kauffahrern die Rede ist, das Ruderschiff nur kurze Erwähnung, worin wenigstens darzutun ist, zu welchen besondern Zwecken das hauptsächlich durch Menschenkraft mittelst Riemen bewegte Fahrzeug Verwendung fand und weshalb die Fracht- und Transportschiffe ausschließlich auf die Segelkraft angewiesen waren. Es war zuerst unsere Absicht, auf das Fahrzeug nur in soweit einzutreten, als auf der Romfahrt an einzelnen Stellen, insbesondere im Hauptteil Myra-Melita, es sonst notwendig eingeschaltet werden müßte. Nach reiflicher Überlegung erschien es doch angemessener, das Schiff der damaligen Zeit in einer eigenen Abhandlung ins Auge zu fassen, damit die dortigen Einschaltungen ganz knapp gehalten sein können. Wenn das Ruderfahrzeug nicht ganz übergangen ist, so werden doch nur einzelne Haupttypen etwas näher betrachtet, die in den Werken über ältere Literatur jeweilen Er-

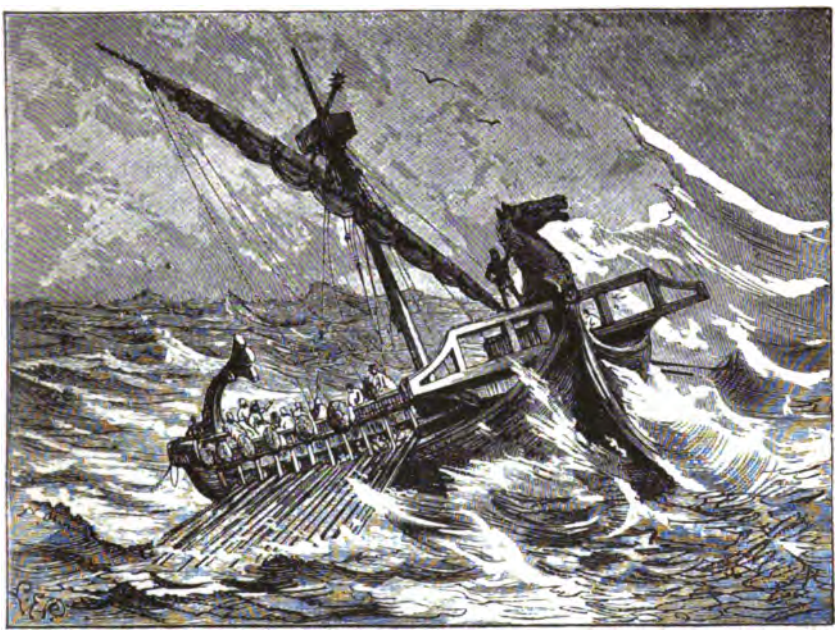
wähnung finden müssen, ohne daß die Forschung über diese Gegenstände ihr letztes Urteil abgegeben hätte. Auf den gelehrten Streit über die Anordnung der Ruderreihen (besser der Rojerreihen) kann hier begreiflicherweise nicht eingetreten werden, wenigstens nicht bei den Schiffskolossen, da ihre Verwendung eine ungemein beschränkte war, keine Vorteile bot, und nach der Anlage dieses Buches nicht Raum finden könnte.

Kleinere Ruderfahrzeuge führte ein jedes Fracht- und Transportschiff mit sich. Sobald dieselben gebraucht werden sollten, um eine größere Anzahl Personen an Land zu setzen oder dort abzuholen, das Schiff zu bugsieren, Anker auszubringen, in starkem Seegang dem Schiff voraus zu loten oder auf offener Reede Ladung zu löschen, mußten sie stark gebaut und von angemessener Tragkraft sein, erforderten daher in stürmischem Wetter Kraft und Geschicklichkeit zum Aussetzen wie zum Aufholen an Deck. Derartige Großboote waren nur in Notfällen als Rettungsboote selbständige Fahrzeuge, sonst zählten sie mit als ein Ausrüstungsgegenstand des Schiffes zu seiner Seetüchtigkeit.

Die unabhängig von der Windrichtung durch Menschenkraft bewegten Seefahrzeuge benutzten ihrer Fahrt günstige Winde zur Erleichterung der schweren Ruderarbeit soviel als möglich, doch nicht immer. Sie waren in vielen Fällen gar nicht mit Großmast und Segel ausgerüstet oder wollten und konnten sie nicht verwenden, wie in der Seeschlacht beim Rammstoß oder bei Aufnahmen buchtenreicher Küsten. Ruderschiffe mit oder ohne Ganzdeck und Segelausrüstung fanden vor allem aus Verwendung im Seekriege, wobei ihnen vorhandene Segelkraft nützlich war zu rascherer Annäherung an

den Feind und zur Aufsparung der Ruderkraft für die Schlacht oder zur Beschleunigung der Flucht vor einem stärkern Gegner.

Ähnliche Schiffstypen in Größe und Bewegungsfähigkeit dienten auch zu Entdeckungsfahrten an fernen



Phönikisches Handelsschiff.

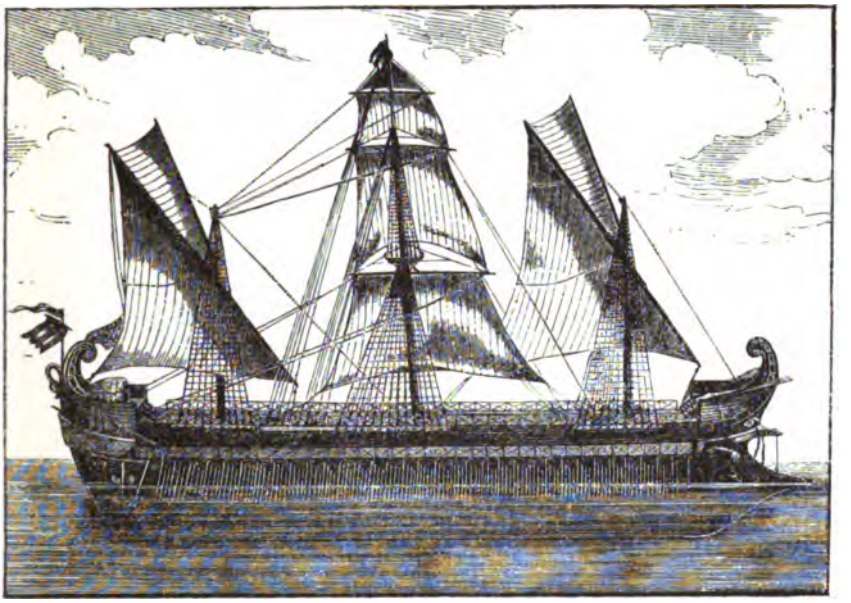
Ist hier nur zur Veranschaulichung der Verzierung des Vorstevens mit geschweiftem Pferdehals und -kopf (Pferdeschiffe der Leute von Gades) aufgenommen. Der übrige Bau samt den Schilden entspricht eher dem Wikingerschiff.

Küsten, wobei die Flotille von Kauffahrern zum Zwecke der Verproviantierung, wie zum Transport von Ersatzmannschaft und Handelsgütern begleitet werden mußte. Bei Entdeckungsreisen, welche zu Kolonisations- und

Handelszwecken ausgerüstet wurden, kehrte sich das Verhältnis um; die Lastschiffe bildeten die Flotte und kleinere, wenig tiefgehende Segel- und Ruderfahrzeuge, die zum Teil erst nach der Überfahrt zusammengefügt oder dort auch ganz erstellt wurden, dienten zur Untersuchung von Buchten, Meerengen und Flußmündungen. So auch im Zeitalter der großen Entdeckungen. In gleicher Weise bei den Fahrten an der libyschen Küste nach Süden, wie über Gades nach Nordeuropa und vom arabischen Meerbusen nach Indien infolge der Wiederentdeckung der jahreszeitlichen Änderung in der Richtung der Monsune.

Eigentliche Truppentransporte nach bekannten Küsten wurden noch Jahrhunderte nach der ersten Benutzung großer Kauffahrer oft durch verhältnismäßig kleine Fahrzeuge ausgeführt. Der Grund hierzu liegt nahe. Die Schiffe mußten gleichzeitig zum Seekampf tauglich und für die Landung dienlich sein. Hierzu waren nur die Dreiruderer, in großer Anzahl verwendet, zweckentsprechend. Nahm jedes derselben weniger Soldaten als Rojer an Bord, so blieb die Flotte zum Seekampf tauglich, konnte die Annäherung wenn nötig erzwingen und in kurzer Frist eine kleine Armee ans Land werfen, ohne von Hafenanlagen oder hierzu besonders geeigneten Buchten abhängig zu sein. Dann aber wurde ein großer Nachteil bewußt mit in den Kauf genommen. Der Transport konnte nicht auf einem möglichst nahen Wege erfolgen, weil die Fahrtrichtung von vielen Küstenpunkten unterwegs abhängig war zum Schutz der stark belasteten Fahrzeuge und zur Verpflegung der Mannschaft. Wenn daher Balisar (533 n. Ch.) mittelst 500 Schiffen, die mit 20,000 Seeleuten bemannt

waren und 15,000 Soldaten von Konstantinopel in die Nähe Karthagos führten, einen Umweg wählen mußte, so geschah es trotz der Eile aus diesen Gründen und nicht aus Unkenntnis der Hochseelinien, die von Karthago und Alexandrien aus seit Jahrhunderten benutzt wurden. Wie es, insbesondere seit Cäsar zur Überwin-



Griechische Pentere.

Ein Phantasieschiff, das nur als Beleg für die Notwendigkeit der Darstellung tatsächlicher Verhältnisse dient.

dung der großen Distanzen im Reiche einen ausgedehnten Depeschendienst, zur Beförderung von Personen mit wichtigen Aufträgen besondere Eilposten gab, so zur See die Eilboote. Diese waren für ihren Zweck eigens

als Schnellsegler gebaut, ausgezeichnet bemannt und führten zur Benutzung günstiger Winde entsprechende Segelgarnituren. Da sie neben der doppelten Rojerzahl zum Ballast für die Fahrzeit genügend Wasser und Mundvorräte einnehmen konnten, waren sie unbehindert in der Wahl der günstigsten Fahrrichtung und vereinten daher alle Vorteile zu einem in jener Zeit möglichen Eildienste.

Als typisches Bild eines solchen Eilschiffes, die besterkannte Darstellung, welche uns blieb und in aller Schärfe auf das Vorbild schließen läßt, wählen wir die *Prora von Samothrake*, das Piedestal des berühmten Standbildes der Nike von Samothrake. Eine Statue voll hohen Schwunges und charakteristisch für diese Zeit (nach Kuhn: dritte griechische Kunstperiode oder Nachblüte) ist die Nike von Samothrake, 1863 vom französischen Konsul Champoiseau entdeckt und in die Louvregalerie überführt, wohin später auch das Postament kam, welches den Vorderteil eines Schiffes darstellt. Haupt, Arme und Flügel sind nach Münzen des makedonischen Königs Demetrios Poliorketes ergänzt (unsere Abbildungen sind absichtlich ohne Ergänzung). Die Rechte hält die Posaune an den Mund, die Linke trägt das Modell zu einer Siegestrophäe. Begeistert schreitet die Göttin nach dem Bug des Schiffes, um die Siegeskunde über Land und Meer hinauszuschmettern und zur Errichtung eines Siegesmals aufzufordern. Durch die hastige Bewegung kommen die Gewänder in malerischen Schwung und bilden ein Spiel der reizendsten Falten. Das ganze Denkmal baute sich über 5 m hoch auf und mußte, am Abhange eines Hügels errichtet, in landschaftlicher Umgebung gegenüber den Heiligtümern der großen

(Vorderansicht)

Die *Prora von Samothrake*, der aus Marmorblöcken zusam
Die Prora stellt annähernd in Naturgröße da
(Nach der von Hrn. B

(Seitenansicht)

Standbildes der Nike oder Siegesgöttin, jetzt im Louvre in Paris.
oder Zweireihenschiff mit der Riemenauslage dar.
ltigst vermittelten Aufnahme.)

Götter auf Samothrake zauberisch wirken. Es war wahrscheinlich eine Erinnerung an den großen Seesieg, den Demetrios 306 über Ptolemaios von Ägypten erfocht, infolgedessen er den Königstitel annahm. Mit feinem Verständnis hat der Künstler als Postament den Vorderteil eines scharfgebauten Schiffes gewählt und aus Marmorblöcken aufgebaut, die uns jetzt noch das Urbild in aller Deutlichkeit erkennen lassen. Von dieser Prora existieren zahlreiche Abbildungen, über deren Betrachtung ebensoviel geschrieben und gestritten wurde. Da uns in einigen Details die Erinnerung in Bezug auf den Schiffsrumpf zu Gunsten der Siegesgöttin zu verlassen drohte, suchten wir nach einem getreuen Lichtbild, um dieselbe aufzufrischen. Der in Paris wohnende Bildhauer Lanz hatte die Güte, eine mit dem Original verglichene Photographie zur Verfügung des Autors zu stellen; ein Blick darauf genügt, verschiedene Fragen, welche mit mehr oder weniger Wahrscheinlichkeit beantwortet wurden, teils zu bejahen, teils zu verneinen. Genau entnommene Maße werfen in Verbindung mit solchen nach dem Relief der Akropolis auch Licht auf die räumliche Anordnung der Rojer. Hier gilt nicht das nämliche, was wir beim Segelschiff bemerken werden. Während dort die Auswahl und vergleichende Betrachtung der besten Bilder ohne genaue, praktische Kenntnis der Segelkunde nicht ausreicht, das Fahrzeug in Bewegung bei verschiedenen Manövern im Geiste zu schauen, ist dies beim Ruderschiff durch Vergleich der Maße und Formen, unter Beiziehung einschlägiger Angaben aus den attischen Seeurkunden, viel leichter möglich. In der nachfolgenden Betrachtung wird ausschließlich vom Original ausgegangen und erst nachher erwogen, ob und

inwieweit bestehende Theorien, die sich auf denselben Gegenstand, indessen auf ungenaue Reproduktionen stützen, noch einigen Wert haben können.

Es muß noch beigefügt werden, daß auch der dekorative Schmuck, welcher in Bruchstücken miterhalten ist, in dieser Behandlung nur Nebenbedeutung hat, da derselbe im Origininal eines solchen Schiffes vorhanden sein konnte, nicht aber als wesentlich dazu gehörte. Das Fahrzeug muß auch, wenn es nach seiner Bauart auch nicht aktiv an der Schlacht teilgenommen hatte, doch vor, während derselben, sowie beim Über-

Nach einer Münze des Caligula.
Skizze im Berner Exemplar des Pantin.

bringen der Siegeskunde von der See stark gelitten haben, während noch weit zurück die eigentliche Kriegsflotte zwar siegesgekrönt, doch schwer beschädigt und von kampfmüden, viele Lücken aufweisenden Rojerreihen bewegt nachfolgte. Das kann aus dem Gang der Ereignisse, daraus das Denkmal erwuchs, wie aus der

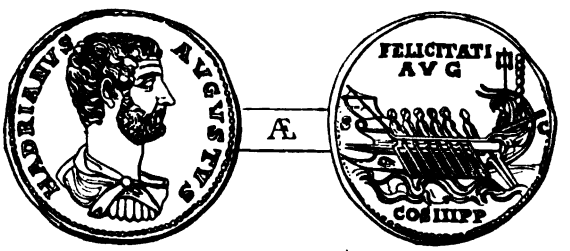
schlanken, scharfen Bauart bei gleichwohl nicht großem Tiefgang des Fahrzeugs sicher geschlossen werden.

Es ist die ganze Höhe des Denkmals über fünf Meter. Davon entfallen für den Schiffsrumpf vom Verdeck bis zum Kiel (auswärts) in senkrechter Linie stark zwei Meter, auf die Statue drei Meter, während die Breite bei den ersten Ruderpforten nur 1,4 Meter beträgt. Abgesehen davon, daß ein so scharf gebautes Schiff, welches im Vorderteil und an der Wasserlinie schwach $1^1/_5$ Meter breit ist, in bewegter See nicht stehen könnte; da es nur wenig Tiefgang besitzt, würden auch die Riemen nur kurz gewesen sein und ungünstige Hebelverhältnisse aufgewiesen haben. Nach der Höhe des Rumpfes kann nicht ein Volldeck angenommen werden, sondern nur seitliche Laufplanken beidseitig und natürlich innerhalb der Bordwand. Der Schiffsbaumeister hat den Befürchtungen über die Stabilität des Fahrzeuges wie den Bedenken über die Anordnung der Rojer etc. durch seine sinnreiche Konstruktion, welche im folgenden beschrieben ist, jede Spitze gebrochen. Etwa 1,6 m hinter dem Vordersteven ragen beidseitig (siehe Vorderansicht) starke Ausbaue von zirka 70 cm vor, die in ihren Vorderteilen mächtige Kranbalken darstellen. Sie sind an der Schiffswand ebenfalls 70 cm dick und verjüngen sich von unten und oben nach außen hin (oben schief, unten gebogen) bis auf die Hälfte. Wenn der Vorsprung des Stevens über dem mit dem Kiel verbundenen Sporn der Widderstirne ähnlich ist, so stellen die mächtigen, über Wasser streichenden Kranbalken die Widderhörner dar und sind offenbar die beiden sich verjüngenden Vorsprünge eines starken Querbalkens aus einem Holz, auf dessen Stirn-

seite sich der Steven mittelst eines 1,4 m langen Balkenstückes (in der Kielrichtung) bis zur Zertrümmerung des Vorschiffes stützte. An die hintere Seite des Kranbalkens lehnt sich ein in der Form ganz gleicher, doch nicht ganz so weit aus der Schiffswand vorspringender Ausbau an, der längs des Schiffes hinführt, des halb offenen Verdeckes und der Einrichtung für das Riemenwerk wegen nicht durchgehend aus Querbalken bestehen kann und daher ebenfalls außenbords eine halbkreisförmige Versteifung, wohl aus starken Längsbalken bestehend, erhielt. Jetzt ist alles klar. Dieser starke, verplankte Ausbau mit der Balkenversteifung oben ist nach Mittschiff und hintenhin in gewissen Abständen noch weiter durch Querbalken verstärkt, doch in seinem Hauptteile hohl und vergrößert die Schiffsbreite von $2^1/_4$ bis nach Mittschiff über $2^1/_2$ m. Er sichert das Gleichgewicht des Schiffes im Wogengang oder bei einseitiger Überlastung und schützt die Rojer vor Wellenspritzern. An seiner Stirnseite sind die Riemenpforten in länglicher Form in den Planken ausgeschnitten, und zwar sind es zwei Reihen.

Es ist also ein doppelreihiges Ruderschiff, darin ist Aßmann jeder gegenteiligen Ansicht gegenüber vollkommen im Recht, nur ist auf einzelnen Zeichnungen an der Stirnseite des Auslegers eine Längsrippe angebracht, die nicht vorhanden ist, der Nähe der Pfortenreihen wegen auch nicht Raum hat. Die einzelnen Pforten sind 17 cm lang und gestatten also ein nicht ganz so breites Ruderblatt durchzuschieben, die Reihen aber sind in einem Abstand von 12 cm in der Höhe voneinander entfernt und im übrigen die Pforten so angeordnet, daß die hintere und obere je beim Ende der untern und

vordern beginnt. Da beide Reihen im Mittel zirka 1 m über dem Wasserspiegel liegen (die untere 6 cm weniger, die obere 6 cm mehr) und der Ausbau am Oberteil (ohne die Versteifung) in seinem hohlen Teil nur wenig nach der Wasserfläche hin geneigt ist, so laufen die Riemen ebenfalls in zur Kraftentwicklung günstiger Richtung zur Wasserfläche. Ebenso günstig ist die hieraus sich ergebende Anordnung der beidseitigen, doppelten Rojerreihen. Es sitzen die Rojer der innern Reihen Mann um Mann 20—25 cm höher, ebensoviel nach hinten gerückt, nach einwärts aber so, daß beim



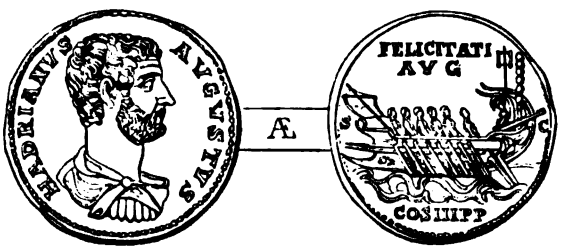
Nach einer Münze Hadrians.
Der Artemon ist zur Unterstützung der Rojerkraft gesetzt.

Anziehen die Arme sich frei vom Partner bewegen, also um Schulterbreite nach einwärts, wobei die innern Reihen Mann um Mann nahe aneinanderrücken, ohne sich in der Anstrengung zu hemmen. Damit ergeben sich bei einem Verhältnis diejenigen Riemenlängen in- und außenbords von 1 : 3 der Gesamtlängen, welche denjenigen, die wir in größern Schiffsbooten etwa beim Bugsieren gebrauchen, annähernd gleich sind. Der einzige Unterschied ist der, daß in letzterem Fall die Rojer, um ein ähnliches Längenverhältnis zu erzielen, bei der geringern

Bootbreite nicht nebeneinander, sondern überzwerch sitzen müssen. Die Riemen der äußern, schräg nach unten und vorn sitzenden Rojerreihen sind kürzer als die der andern und müssen ein klein wenig steiler geführt werden. Der Unterschied in den Längen ist ebenfalls nicht größer, als in dem angedeuteten Beispiel aus der Gegenwart, zwischen den Riemen der Voll- und Leichtmatrosen, wobei letztere ebenfalls nach vorn zu sitzen kommen. Kehren wir noch einmal zur Vorderansicht zurück. Daran haben wir die Stirn bezeichnet, nach welcher eine Rippe läuft, ebenso eine noch kräftigere von den Kranbalken nach dem Sporn und eine dritte nach dem untern Teil des Vorstevens oder seiner Verbindung mit dem Kiel hin. Wird das Schiff von vorn betrachtet (vielfach bei den Alten als Antlitz aufgefaßt), so fehlen auch nicht die rundlichen Wangen und vorn an der Verstärkung des Auslegers sind beidseitig hübsche Verzierungen angebracht, die als Augen bezeichnet werden können, aber keineswegs Augen nachbilden sollen, sondern im Stil des übrigen Schiffsschmuckes gehalten sind. Diese Verzierungen, welche bildlich als Schiffsaugen aufgefaßt werden dürfen, wurden auch etwa als Klüsen gedeutet, haben damit aber nichts zu tun, da sie massiv sind und daher auch in keiner Beziehung zu dem von den Rojern freigelassenen Raum unter der Back stehen. Damit ist aber nichts gegen die Längsgürtung des Schiffes vorausgesagt, ebensowenig als bei der Bezeichnung der seitlichen Balkenvorsprünge als Kranbalken gesagt sein sollte, diese hätten zu demselben Zwecke gedient, wie diejenigen in unserer Zeit, nämlich um die daran aufgehängten Anker fallen zu lassen. Nur die Lage auf dem Schiff und die Form ist

eine ähnliche, sonst aber ist ihre Bestimmung nicht die gleiche. Ihre geringe Höhe über Wasser, wie das Fehlen der Klüsen macht sie ungeeignet dazu und die leichten Anker brauchte man nicht fallen zu lassen, sondern sie konnten ausgeworfen werden, wenn sie nicht aus besondern Ursachen mit dem Boot ausgebracht wurden.

Die Prora ist also eine Diere von ausgezeichneter Konstruktion, deren Maßverhältnisse auch dann von höchstem Interesse für die Bauart mehrreihiger Ruderschiffe sind, wenn das Postament der Nike von Samothrake einen Schnellruderer, ein Eilschiff oder Aviso



jener Zeit nicht in gleicher Größe mit seinem Vorbild, sondern in einem unbekannten Verhältnis der Verkleinerung darstellen sollte. Es ist eher anzunehmen, daß das vorhandene Postament nicht gerade in Naturgröße des samothrakischen Aviso, sondern in einiger Verkleinerung ausgeführt sei. In Bezug auf die Verzierung wird sich der Künstler kaum an ein Schiffsvorbild gehalten haben, wohl aber in den Verhältnissen im Bau der Prora, so daß er einem kritisierenden Rojer. hätte zurufen können: Bleib' bei deinem Riemen! Für uns aber sind diese Maße, wenn sie einige Vergrößerung erlauben, was aus ästhetischen Gründen schon zuzugeben ist, ge-

radezu wegleitend für das Verständnis der mehrreihigen Ruderschiffe des Altertums. Ist für den bei dem Eilschift wesentlichsten Bestandteil, die verplankte Riemenauslage, möglicherweise der entsprechende griechische Ausdruck noch nicht gefunden, so wird diesem Mangel schon noch abgeholfen werden. Nicht zu vergessen ist dabei, daß diese Bauart keine häufige, wohl aber für den angegebenen Zweck bei den Schiffbaumeistern und Seeleuten eine wohlbekannte war. Die Benennung kann aus diesem Grunde nur bei Schriftstellern ausnahmsweise erwartet werden, die mit dem Seewesen ihrer Zeit vollkommen vertraut waren und ausdrücklich von einem solchen Eilfahrzeug sprechen. Daneben kann der beidseitige Ausbau auch einen Namen geführt haben, der auch sonst Verwendung findet, für die Vertrauten deswegen zu keinem Mißverständnis führte, wie es sonst häufig vorkommt. „Taucht die Riemen ein!“ z. B. ist wörtlich lächerlich, da selbstverständlich nur das Blatt eingetaucht wurde! Der Gegenstand ist vorhanden, seine Nützlichkeit und seine Verwendung über jeden Zweifel festgestellt, der Name wird sich auch finden.

Wir dürfen, sobald von einem ein- oder zweireihigen Ruderschiff die Rede ist, die „Auslagen“ schreiben, ohne Mißverständnisse zu befürchten, während zu genauer Benennung es heißen müßte: die verschalten Riemenauslagen; nur die etwa beliebte Bezeichnung: Riemenkasten sollte nicht mehr Verwendung finden, da sie die Vorstellung erweckt, als hätten die Seeleute einen solchen längsschiffs angebrachten Kasten mit Deckel zur Verfügung gehabt, um das Rojergeräte bei Nichtgebrauch darin aufzubewahren. Der Künstler konnte, ohne das ganze Bildwerk in seiner Wirkung zu beinträch-

tigen (in der freien Abhebung der Siegesgöttin vom Hintergrunde), keine Andeutung über etwa vorhandenes Segelgeräte geben, wie durch die Riemenpforten das Vorhandensein von Riemen und Rojern selbstverständlich ist. Sichtbar gemachte (ausgeschobene) Riemen würden das Postament ebenso verunstaltet haben, als ein aufgerichteter Vormast das Bild der Siegesgöttin. Es ist daher freigestellt, dem Fahrzeug einen solchen beizudenken oder nicht, doch ist letzteres wahrscheinlicher.

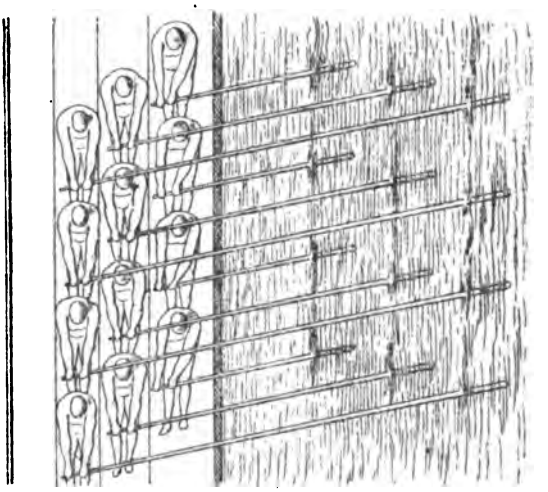
Unter den übrigen Schiffstypen, welche meist ausschließlich durch Rojer bewegt wurden, ist die *Triere*

oder das dreireihige Ruderschiff das eigentliche Schlachtschiff des Altertums. Über ihre Bauart, insbesondere die Anordnung der Rojersitze, wurde viel gestritten, Zeichnungen, Modelle und selbst ganze Schiffe wurden rekonstruiert, doch der einseitigen Auffassung wegen mit nicht günstigem Erfolg. Solange auf diesem Felde die Phantasie ihren freien Spielraum hatte, war es wenigstens eine Vereinfachung mit Carli (unter vielen ähnlichen Entwürfen), die drei Rojergruppen in einer Reihe anzuordnen, wobei eine Staffel nur insoweit berücksichtigt wurde, daß die vorderste Gruppe (Thalamiten) etwas tiefer saß als die mittlere, mittschiffs angeordnete

Gruppe (Zygiten), noch etwas höher und nach dem Hinterteil des Schiffes zu die dritte Gruppe (Thraniten). So wenig diese Anordnung vielen Schriftstellen entsprach, hatte sie vor vielen andern Entwürfen der Stubennautiker den großen Vorzug der Natürlichkeit. Ein solches Fahrzeug konnte gebaut und mit dieser Anordnung der Rojergruppen auch in See bewegt werden. Ebensogut konnten die drei Gruppen auch in einer gleich hohen Längsreihe sitzen, wie bei einer Form der mittelalterlichen Galeere: die verschiedene Höhenlage der Rudersitze war ein Zugeständnis an Textstellen, „damit die Schrift erfüllet werde", was damit aber doch nur zum Teil geschah. Viele aber, die sich kaum Rechenschaft über die Manöver eines einreihigen Schiffes zu geben vermochten, machten sich an die Rekonstruktion (glücklicherweise meist nur auf dem Papier oder in Modellen, die, richtig unterstützt, auf dem Tisch ihr Gleichgewicht bewahren) ungenau beschriebener Ausgeburten der Prachtliebe, ungebundener Phantasie oder des Größenwahns einzelner Machthaber, deren Schiffskolosse bei aller Technik der Baumeister doch nur nutzlose, unbehilfliche, seeuntüchtige Riesenspielzeuge, nie und nimmer aber Schiffe waren, daher auch eine Rekonstruktion nicht verdienen, wohl aber die Erhaltung der Nachrichten darüber, als Zeugnisse der Verirrungen des Menschengeistes.

Fast jeder Schriftsteller, der als Liebhaberei das anziehende Gebiet der Schiffahrt der Alten behandelte (ungefähr wie die meisten Anfänger in der Mikrophotographie Apparate erfinden), erfand sein System, und die Hartnäckigkeit, mit welcher er dasselbe verteidigte, stund in direktem Verhältnis zu seiner Un-

kenntnis des Seewesens überhaupt. Männer, die mit dem Gegenstand vertraut waren, ließen die für die Entwicklung des Seewesens herzlich unbedeutenden Vielreiher mit Recht fast unbeachtet, nur schlossen sie sich oft zu eng an die bekannten Typen der mittelalterlichen Ruderschiffe an. Sie blieben aber doch auf praktischem Boden, so daß ihre Forschungen, auch wenn sie überholt wur-



Rojergruppen der Triere. Nach Lemaitre.

den, doch wenigstens stets geschichtlichen Wert behalten. Andere sogenannte Erklärungsversuche sind aber kaum nennenswerte Spielereien, wo sich das Gewimmel der Leutlein in dachförmiger Anordnung wie auf einem Ameisenhaufen ausnimmt, wobei nicht nur die Stabilität des Fahrzeuges ausgeschlossen, sondern sogar die Rojer sich an den Riemenschaft anklammern müssen, um ihr Gleichgewicht zu bewahren. Führt ein solches Phan-

tasiegebilde eines sogenannten antiken Schiffes sogar noch Masten mit mehreren Rahen und lateinischen Segeln, so ist mehr als begreiflich, daß Cartault beim Anblick eines solchen Schiffbildes ausrufen konnte: „Es fehlen nur noch die Kanonen.“ All die groben Unrichtigkeiten über das Schiff der Alten, welche sich in großen Auflagen stets wiederfinden, zurückzuweisen, scheint fast aussichtslos. Es ist gelegentlich, als ob ein Böckk, Cartault Smith, Breusing, Aßmann, Luebeck über diesen Gegenstand gar nichts ausgesagt hätten; ihre Arbeiten sind doch klar und deutlich geschrieben, die meisten nur mit den notwendigsten griechischen und lateinischen Zitaten versehen, so daß wenigstens einzelne von jedem, der sich für das Seewesen der Griechen und Römer interessiert, gelesen werden sollten. Obige Namen wurden aus der großen Zahl von Autoren absichtlich ausgewählt, während andere Werke mehr nur geschichtlich wichtig sind. So der Periplus des Arrian, „der wie ein Seemann schreibt“, und der Periplus des erythräischen Meeres (von Fabricius herausgegeben), ferner die ungemein fleißige, aber meist veraltete Arbeit von Berghaus (Geschichte der Schiffahrtskunde bei den vernehmsten Völkern des Altertums), Carli, oben genannt für die Anordnung seiner Rojergruppen, Jel, Archeologie navale (der mitgeteilten Dokumente wegen), Meibohm, Witsen (für den Schiffbau), Palmerius, le Roy und verschiedene andere.

Unter den Werken des Admirals Jurien de la Gravière ist besonders zu erwähnen: „La marine des Ptolémées“ und „La marine des Romains“. Unter den erstgenannten steht Böckh (Urkunden über das Seewesen des attischen Staates) mit Recht voran. Alle nachfolgen-

den Arbeiten über Bau und Ausrüstung des griechischen Schiffes jener Zeit haben sich darauf zu stützen. An Stelle der vordem oft mehrdeutigen Belegstellen sind ziffernmäßige Angaben getreten oder lassen nur eine ganz bestimmte Deutung zu und geben Zahl, Maß und Preis der notwendigen Ausrüstungsobjekte der genauen Forschung an die Hand. Damit ist das früher fast unbegrenzte Tummelfeld phantastischer Entwürfe eng umgrenzt und die früher so zahlreichen Systeme, welche in Mehrzahl die Probe auf das Richtmaß nicht bestehen können, haben die Triere in Frieden zu lassen. Wer seine Riemen von der Länge der Finnen früherer Lastkähne auf dem Mississippi oder der Floßstangen auf unsern Flüssen nicht missen mag, der muß sich auch den Phantasieschiffen der Alten (Beispiel S. 131) zuwenden (von denen einzelne vielleicht nur in spöttischer Übertreibung genannt wurden, um ein Unding zu bezeichnen), mit dem Dreireihenschiff hat er nichts mehr zu tun. Die Forschung aber hat eine sichere Grundlage gefunden, von der aus eine gedeihliche Weiterarbeit möglich war. Es ist nun zu erwarten, daß sich die Forscher nicht mehr in einseitige Anschauungen verrennen, sondern im Falle des Irrtums sachlicher Kritik zugänglich sind. In diesem Sinne wurde oben die Prora von Samothrake als Diere behandelt, deren erste richtige Deutung Aßmann zuzuschreiben ist und freudig zugeschrieben wird unter Anerkennung des verplankten Auslegersystems, doch unter Zurückweisung der Benennung Riemenkasten. Auch ein Dollpflock in der Riemenpforte ist nicht zu erkennen und kann beim Einschieben des Ruderblattes gar nicht vorhanden sein. Solche Nebendinge ändern aber an der Richtigkeit der Hauptangabe durchaus nichts, sind viel-

mehr nur eine Ergänzung. Die richtige Deutung hat Luebeck in seiner verdienstlichen Arbeit mit einer Zeichnung der Prora aufgenommen. In derselben sind auch die Maßangaben hinreichend genau, die Darstellung im Querschnitt allein kann keine genügende Vorstellung der vortrefflich angeordneten Rojersitze vermitteln, die Beschreibung muß nachhelfen. Die Einzeichnung derselben in ihrer räumlichen Lage zeigt uns die klug ausgedachte, praktisch beste Anordnung der Rudersitze in der Diere, um jedem Rojer bei kleiner Pfortenhöhe und geringer Schiffbreite die freie Bewegung des Oberleibes und der Arme beim Eintauchen des Blattes und die gestreckte Körperhaltung mit ausgestemmten Füßen beim Riemenschlag zu voller Kraftentfaltung zu sichern. Da kein Volldeck, sondern nur beidseitig Laufplanken angebracht sind, kann auch der Mannschaftswechsel trotz des engen Raumes ohne jedes Drängen wohl mit einem Leerschlage erfolgen. Der Aviso von Samothrake ist ein Meisterstück antiker Schiffbaukunst. Er wird uns auch den natürlichen Weg weisen zu den mehrreihigen Riemenschiffen der Alten. Die *Triere*, welche hier in aller Kürze zuerst als Riemenschiff betrachtet wird, führt später durch gewisse Zwischenstufen zu mehr und mehr verwendeter Segelkraft, nicht etwa auf geschichtlichem Wege; denn das Segelfahrzeug ist älter als die ausgebildete Triere, wie umgekehrt zu einer Zeit, als Hochseeschiffe nur Segel führten, wiederum Riemenschiffe zu Kriegs- und Seeräuberzwecken entstunden, denn es wird im Gang dieser Darstellung aus methodischen Gründen mit dem größern Frachtschiff geschlossen. Ein ähnliches Beispiel einer solchen Entwicklungsstufe kann aus der Zeit nach der ersten Verwendung der

Schiffschraube an Ozeandampfern angeführt werden. Die großen Segelschiffe auf langer Fahrt wurden in niedern Breiten oft durch die Windstillen aufgehalten. Um diesen Kalmengürtel zu passieren, wurden kleinere Maschinen verwendet, welche das Schiff wenigstens soweit vorwärts brachten, bis der Gegenpassat erreicht war.

Die zahlreichen Abbildungen antiker Schiffe auf Münzen, Medaillen und Gemmen geben manchen wichtigen Aufschluß. Über die Anordnung der Rojerreihen, ihrer Sitze und die Riemenpforten sind sie ihrer Kleinheit wegen nicht ausreichend. Das wichtigste Bildwerk, von wo wir hier ausgehen, ist *das Relief der Triere von der Akropolis zu Athen.* Es ist das Bruchstück einer Seitenansicht des Dreiruderers mit neun Rojern und einigen auf dem Verdeck ruhenden Gestalten der Ablösungsmannschaft, welche im vollständigen Bild wohl giebelförmig angeordnet waren. Dargestellt ist nur die oberste Rojerreihe hinter dem gitterförmigen Holzwerk des Schiffes, das mit den massiven Dollborden und den Reihen der Riemenschafte nicht deutlich sichtbar gemacht werden konnte. Auch sind die Schafte der beiden untern Riemenreihen nur angedeutet, nicht ganz ausgezogen, wie die der obersten. Es darf daraus nicht geschlossen werden, die beiden untern Reihen seien nicht zu besetzen (wenigstens bei vollem Mannschaftsbestand), indem dies nachgewiesenermaßen geschah, worauf auch im Relief die drei starken Dollborde hindeuten. Nun ist auf einen Umstand aufmerksam zu machen, der sich von dieser Art der plastischen Darstellung nicht trennen läßt. Es ist die Verkürzung aller Vorsprünge und Tiefen, wodurch es teilweise ganz unmöglich wird, nicht in der Bildebene gelegene Punkte für ihre Er-

habenheit oder Tiefe im natürlichen Zustande einzuschätzen. Bei Münzen und Medaillen mit Kopfbildnissen ist das freilich anders, indem wir gewohnt sind, diese plastisch zu schauen. Deutlich erkennen wir in dem Relief, daß das Dollbord für die oberste Rojerreihe eine Auslage hat, die aber in keinem Fall so weit vorspringend sein wird, wie bei der Prora. Immerhin ist sie vorhanden und kann vielleicht auf 30 cm geschätzt werden. Die Riemen sehen wir in der Projektion viel zu steil und sowohl im äußern als im innern Schaftteil verkürzt. Messen wir diese Projektion, vergleichen solche mit den aus der Bildfläche entnommenen Maßen und legen den Schaft unter günstigem Neigungswinkel in den Raum (bei einer Dollbordhöhe von nicht ganz $1^1/_2$ m), so ergibt sich eine Länge des Schaftes von etwas über 5 m. Nach Maßgabe der Gestalten ist die Deckhöhe innen über den obersten Rudersitzen 1 m, und ebenso großen Spielraum haben dieselben in der Längsrichtung, so daß bei gleichzeitigem Vorbeugen des Oberkörpers die kräftige Rojerbewegung ausgeführt wird, ohne den Vormann zu berühren. Die Gestalten scheinen nahe an die Riemenpforten gerückt, was ebenfalls in der Art dieser bildlichen Darstellung und dem Mangel an Perspektive liegt. Wenn wir nicht aus der frühern Besprechung wüßten, daß diese Rojerreihe zur Handhabung ihrer Riemen weiter nach innen gerückt werden muß, so würde sich dies schon aus der genauen Betrachtung des Bildes selbst ergeben. Denken wir uns nämlich die Bewegung des Rojers durch den Anzug des Riemens bis zum Schlag weitergeführt, so ist gar nicht abzusehen, wie jeder Einzelne das Blatt wieder aus dem Wasser bringen wollte, da ihm, bis er einwärts rückt, die Ober-

schenkel nicht gestatten, den Riemenschaft in leicht geneigte Lage zu bringen und das Blatt parallel der Wasseroberfläche und frei von etwaiger Wellenbewegung durchzuziehen. Auch hätte der Mann beim Anziehen des Riemens nach der Brust zu in dieser Lage gar keine hinreichende Kraft. Dieser Übelstand hatte für athenische Seeleute, welche das Relief betrachteten, keine Bedeutung, da sie auch in diesem Bilde die Rojer genau in der Lage sahen, wie sie solche fast täglich zu beobachten Gelegenheit hatten und die ihre klare Vorstellung unbewußt in das Bild hineintrugen.

Zu erwähnen ist noch, daß der Riemenschaft, sobald das Blatt aus dem Wasser gehoben, flach durch die Luft strich, auf dem Dollbord aufliegen mußte, während er in der Zeichnung nach dem obern Ende des Pflockes hin verschoben erscheinen muß. Die obern Dollbordflächen haben einen senkrechten Abstand voneinander von je 40 cm und ebenso hoch liegt der horizontal gehaltene Riemenschaft über dem Rojersitz. Bis dahin ist alles ganz selbstverständlich und kann unmittelbar nach einem mittlern Körpermaß aus der Figur abgelesen werden. Wenn wir nun aber zur räumlichen Anordnung der Rojerreihen (Längsreihen) und der Gruppen oder Staffeln (von der Mitte nach der Schiffwand hin) schreiten, so gibt das Relief nur wenig sichern Aufschluß. Es scheinen in der untersten Reihe die Pforten durch die zugehörigen Bretter des Seeganges wegen verschlossen, so daß nur die Löcher, durch welche der Ruderschaft läuft, sichtbar sind. Die Abstände sind hier wie zwischen den obersten Pflöcken ungleich, vom Bildhauer etwas nachlässig angebracht, doch beträgt der Zwischenraum in beiden Reihen im Mittel

1—1,1 m. Wichtiger ist, daß die untersten Pforten trotz einiger Abweichungen senkrecht unter den benutzten obersten, mit den ganz ausgezogenen Riemenschäften liegen, so daß im Längsdurchschnitt senkrecht durch den Kiel auch der niedrigst Sitzende der hintersten Staffel nahe unter dem Thraniten der folgenden angeordnet erscheint. Die Anordnung der hintersten Staffel ist folgende: Vom Rojersitz der Thraniten aus ist derjenige der

Der Hafen von Ostia.
Nach dem Bronzestück des Nero.

Zygiten 35—40 cm nach vorn und 45—50 cm nach der Schiffsseite hin gerückt und wiederum von 35—40 cm tiefer gelegen als derjenige der erstern. Von oben gesehen, ergeben sich die Rojergruppen, wie sie nach Lemaître in der kleinen Textabbildung Seite 143 eingefügt sind. Die Riemenverhältnisse von 5, 3,7 und 2,3 m in jeder Staffel sind nicht ungünstige, doch möchten 5, 4 und 3 m ebensogut entsprechen. Selbstverständlich ist, daß diese Maße nicht ausschließliche, einzig anwendbare

Riemenlängen angeben, obschon sie sich innerhalb der Angaben in den Seeurkunden bewegen. Sie stellen nur günstige Hebel- und Neigungsverhältnisse dar; wird etwas davon preisgegeben, so können in Ausnahmefällen auch Riemen von 4, $3^1/_2$ und 3 m etc. verwendet werden. Es wurde gegen die längsten Riemen geltend gemacht, es hätten dieselben beim Durchbruch der Trieren durch feindliche Linien, der Schiffsbreite wegen, nicht rasch genug eingezogen werden können. Es konnte, wie bemerkt, eine kürzere Garnitur für die Thraniten und Zygiten gewählt werden, doch ist nur für die vordersten Staffeln ein kürzerer Riementyp (etwa für drei Staffeln von vorn nach hinten gerechnet) und die Auslage von Thalamitenriemen notwendig. Sie konnten, ohne Verwirrung anzurichten, gar nicht querschiffs eingezogen werden, sondern schräg nach vorn, wodurch kein Mann der andern Längsreihe gestört wurde. Bei jedem Manöver sind Ordnung in der Ausführung und Raschheit unerläßlich. So wie wir bei der Durchfahrt durch eine Enge dem Boot vorerst starke Fahrt geben und dann die Riemen dem Bord entlang schleifen lassen (wenn sie nicht hochgeschnellt werden) oder der Bordrichtung nach einholen (nie quer, was ja unausführbar wäre), so auch damals. Die Riemen waren nicht länger als die unsern, sie schleiften beim Durchbruch durch die feindliche Linie an den Schiffseiten, um sofort nach dem Passieren der Enge bei der Hand zu sein, bei einiger Entfernung durch Streichen und Rudern rasch zu wenden und den Gegner durch den Rammstoß von hinten anzugreifen. Wir haben es hier nicht mit der Erklärung der Manöver von Kriegsschiffen weiter zu tun; doch ist für jeden, der je einen Riemen führte,

klar, daß mit kurzen, steil geführten Paddeln keine Schnelligkeit und Kraft entwickelt werden konnte, um das eigene Fahrzeug von über 30 m Länge rasch zu wenden und ihm diejenige Fahrt zu geben, welche erforderlich war, den Gegner am Heck und an der Seite zu durchstoßen. Übrigens konnten, wenn dies verlangt wurde, Riemen von $5^1/_2$ m leicht und rasch eingezogen werden, selbst ohne den Gangweg in der Mitte in Anspruch zu nehmen. Etwas zweifelhaft möchte die Höhe des ersten Dollbordes mit 0,5 cm über Wasser erscheinen, doch ist sie nebst andern aus dem Bilde zu entnehmen und muß daher beibehalten werden; ebenso die beiden andern Höhenabstände von 35 oder 40 cm, weil die Maße etwas voneinander abweichen. Diese Höhenabstände sind vollkommen ausreichend für die freie Bewegung, indem der horizontal geführte Ruderschaft der Thraniten 80 cm über dem Rudersitz durchstrich, in geneigter Lage über 90 cm Abstand hatte. Unbehindert für die gestreckte Körperlage beim letzten Anzug des Riemens ist die Anordnung und gestattet einigen seitlichen Vorschub der Rojerreihen nach innen oder außen, so daß auch Riemenlängen innerhalb dieser Grenzverhältnisse gewählt werden konnten. An dieser Stelle darf eine gemachte Einwendung gegen die gleichzeitige Verwendung von Riemen von etwa 280, 470 und 520 cm Länge um so weniger übergangen werden, als sie von dem hochverdienten nautischen Fachmann Breusing herrührt. Er bestreitet einfach die Möglichkeit des Schlaghaltens mit Riemen der verschiedensten Längen und die gleichzeitige Durchmessung der nötigen Distanz innenbords. Mit der an erfahrene Seeleute gestellten Frage, ob sie denken, daß es möglich sei, mit sechzehn

übereinanderliegenden Riemenreihen Schlag zu halten, und deren Verneinung ist die Trierenfrage nicht gelöst, im Gegenteil nur mit den phantastischen Schiffstypen vermischt, was nicht gut tut.

Die Frage ist auch ungefähr so gefaßt, wie es vor alters hieß, daß man die Ägypter nach Wunsch befragen müsse, um eine erwartete Antwort zu bekommen. Das Schiffungetüm war, wie schon bemerkt, eigentlich kein Schiff zu irgend einem praktischen Zwecke, sondern ein Riesenspielzeug, das nicht gerudert, sondern nur mit den in schlichtes Wasser eingeplätschten Riemenstangen etwas bewegt wurde. Es verlohnt sich gar nicht der Mühe, weiter darüber zu reden. Anders steht es mit den Mehrreihern, die wirklich praktische Verwendung fanden. Aber auch unter diesen behielt wenigstens als Schlachtschiff aus Erfahrungsgründen der Drei-, höchstens Vierreiher die Oberhand, wie wahrscheinlich auch in Zukunft der schnelle Kreuzer über das schwerwiegende, stahlgepanzerte Schlachtschiff siegen wird. Bei der Triere ist es erwiesen und geht selbst aus einer für den Gegenbeweis angeführten Stelle hervor, daß nicht nur die Riemengarnitur für die drei Reihen, sondern bei voller Bemannung auch die gleiche Zahl der Rojer vorhanden war und in einzelnen Fällen alle Riemen miteinander in Bewegung waren. Ferner ist erwiesen, daß die Garnitur des Dreireihers (wir schreiben hier nach Analogie der frühern Dreidecker etc.) auch auf die Vierreiher paßte, wobei allerdings, wenn kein Ersatz vorhanden war, nur die entsprechenden Pfortenreihen besetzt werden konnten. Selbstverständlich konnte die Triere auch nur mit einer Rojerreihe manövrieren, ja bei hohem Seegang konnte sie überhaupt nur die Thranitenriemen auslegen lassen,

weil die untern Pforten geschlossen werden mußten und die untern Riemen durch die Wogen abgebrochen worden wären. Weiter ist nicht zu bestreiten, daß doppelte Rojerzahl von etwa 200 Mann per Triere (wir rechnen für ein 30 m langes Fahrzeug je 18 Pforten einer Reihe und Seite, während bekanntlich noch die Flotte Belisars nur 40 Seeleute per Schiff besaß und auch die Städtestaaten Griechenlands nicht genügende Mannschaft mitsamt den Sklaven zu ausreichender Schiffsbemannung zählten) nur ausnahmsweise, ja selbst die Hälfte zur zeitweisen Bedienung aller Riemen an Bord vielfach nicht vorhanden war. Selbst das Relief läßt nicht mit Sicherheit erkennen, daß alle Riemen zusammen in Tätigkeit waren, und auch Münzen mit Bildern vom Typus der Triere zeigen die Garnitur einer Monere. Ging das einzelne Schiff oder die Flotte in See, so machte es einen erhebenden und beruhigenden Eindruck auf das gesamte Volk, wenn die Kriegsschiffe ihre volle Bemannung durch den taktmäßigen Schlag aller Riemen bewiesen; bei der Rückkehr aus der Schlacht zeigten schon die vielen Lücken, daß der Tod auch in den Reihen der Rojer Ernte gehalten hatte. Auf kürzere Zeit und in schwach bewegter See konnte die Triere das schöne Bild der großen Kraftmaschine allen Bewunderern bieten, wie ein Segler mit leichtem Seitenwind den ganzen Segelschmuck zu entfalten strebt, beide wohl wissend, daß es gar bald anders kommen wird.

Die SEGEL auf RUDERSCHIFFEN. Sobald die Segelkraft mit der Menschenarbeit sich verband, möchte nur noch eine Riemenreihe erwartet werden. Dem ist nicht so. Allerdings sind Schiffe mit einem oder mit zwei

Segeln und als Moneren bemannt in Abbildungen erhalten, auf andern Münzen oder Medaillen, wenigstens auf römischen, ist aber die Trierenausrüstung nicht zu verkennen. Fahrzeuge dieser Art entsprechen ganz der Absicht, eine bestechende Wirkung auf die Menschenmenge, welche dem Aus- oder Einsegeln beiwohnte, auszuüben. War der Wind frisch, günstig, wie es nach der Segelwölbung und den Wellenzügen den Anschein hat, so kann die Dauer des Wettbewerbes der Menschen-

Nach einer Münze von Korkyra.

kraft, wenigstens die an den untern Riemen ausgeübte, nur kurz bemessen werden. Der Luxus, welchen diese Fahrzeuge daneben aufweisen, dürfte mehr dekorativen Wert haben, die Verbindung mit dem Kaiserbildnis auf einen besondern Anlaß, wie z. B. auf die Rückkehr Hadrians von Athen, hindeuten. Durch das bequemer eingerichtete Hinterdeck, mit einer Öffnung wie der Eingang zu einer Kajüte und dem riemenlosen Vorderteil, waren die Riemenreihen bedeutend verkürzt, ob-

schon natürlich nicht etwa die von außen sichtbare Mannschaft abgezählt werden darf, um auf die Kopfzahl der Bemannung zu schließen, denn der kleine Maßstab verhinderte die Darstellung aller Rojer in einer Reihe. Noch mehr als bei der reinen Triere ist hier der Raum so sehr in Beschlag genommen, daß ein solches Fahrzeug für die Bequemlichkeit einzelner vornehmer Reisenden, das notwendige Gepäck und die Mundvorräte, sonst aber für nichts mehr Raum bot. Geben wir dem Schiff die Länge einer Triere von 30 m mit den übrigen Maßen der Pfortenhöhen übereinander und der Abstände der Rojer untereinander wie oben, rechnen aber für Vor- und Hinterteil, den Umständen entsprechend, mehr ab, also auf eine Reihe 12 statt 18 Mann, so erfordert das Fahrzeug bei einem Gang eine Besatzung von 72 Mann. Von diesen hatten einige auch die Segel zu bedienen und an den Steuerriemen auszuhelfen, wobei also die Ruhepausen nur bei teilweisem Riemeneinzug stattfinden konnten. Diese Mannschaft erzeugt, aber nur während 8—10 Stunden des Tages, gleichviel Kraft wie eine kleine Dampfmaschine von sechs Pferdekräften, verbraucht ungleich vielmehr an Nahrungsstoff und verlangt ungleich vielmehr Raum. Diese Fahrzeuge benutzten am bequemsten das Vorsegel an dem etwas schräggestellten Vormast, das die Mannschaft in ihrer Bewegung nicht hinderte, die Ruderarbeit aber wesentlich erleichterte. Es wurde gelegentlich auch der Großmast mit einem Großsegel benutzt. Um die Aussicht der Steuernden bei der fast quergestellten Rahe nicht zu beschränken, wurde solches in der Art, wie wir beim Segelschiff sehen werden, in der Mitte verkürzt. Der Mast selbst, die Takelung und die Schothörner des Segels mußten die

Mannschaft in ihrer Ruderarbeit hindern und scheint diese Anordnung fast eher die Ausführung eines hübschen Gedankens zu sein, als praktisch Nutzen zu versprechen.

Auf ein solches Schiff möchte etwa, was die Gemütlichkeit der wie zum Zeitvertreib ihre Riemen handhabenden Mannschaft betrifft, die Darstellung Meiboms vom Ruderwerk einer Triere verweisen. Um rasch zu der Ausstattung des eigentlichen Lastschiffes zu gelangen, sei hier nur noch auf drei Formen des Übergangstypus und auf einige Münzbilder Hadrians, im Text abgedruckt, verwiesen. Es sind ein Schiffsbild nach einer korkyrischen

Gekürztes Großsegel und Rojerkraft.

Münze (S. 155), das mittlere Fahrzeug von dem neronischen Ostia-Bronzestücke (S. 150) und ein Schiffsbild mit sonst nicht üblicher Segelstellung nach einer Münze des Antonius und der Kleopatra (S. 127). Das erstere ist in einer Tabelle aus der römischen Münzkunde von Patin 1663 enthalten und letzteres wird dort unter diejenigen griechischen Städte eingereiht, welche Karakalla besondere Ehrfurcht bezeugten, doch ist die durch Bürgerkämpfe und Plünderungen von Seeräubern (diese wurden erst von Pompejus in beiden Meeresküsten unschädlich gemacht) herabgekommene Stadt erst unter seinem Nachfolger als Bundesgenosse

Roms aufgeführt. Ein ergänzendes Bild, übrigens ähnlich in der Ausführung, doch mit der Statue auf dem Vordeck (Plautilla Sebaste), ist aus derselben Zeit erhalten. Stammten diese Münzen aus der Blütezeit Korkyras, nach dem Kampfe mit Korinth, da seine Flotte den ersten griechischen Seesieg erfocht, dann hätte das kleine Bild ähnliche Bedeutung wie die Prora von Samothrake und würde beweisen, daß die korkyrischen Kriegsfahrzeuge als Moneren dem Feinde entgegenzogen. Es ist ein Einreihenschiff mit höher als gewöhnlich angebrachtem Riemenwerk. Da hiermit der ganze Schiffsraum zur Verfügung bleibt und die mitverwandte Segelkraft eine bedeutende ist, so mag dasselbe sehr wohl als Kauffahrer gelten, der gegen etwaigen Angriff gleichfalls gewappnet war. Die buchtenreiche Küste und die heftigen Winde der Adria erklären es auch, daß das Ruderwerk beibehalten blieb. Großmast und Segel sind gleich wie bei den größern Kauffahrern, bei deren Ausführung und Beschreibung sie auch näher besprochen werden. Auf dem neronischen Bronzestück zur Feier der Vollendung des Hafens von Ostia sind innerhalb der schematisch dargestellten Hafenmauer sieben Fahrzeuge zu erkennen, von denen das mittlere einige Aufmerksamkeit verdient. Verschiedene Nachbildungen zeigen bei den Schiffen allerlei unverständliches Beiwerk, das bei seiner Undeutlichkeit dementsprechende Auslegung fand. Dem Illustrator des Werkes von Patin muß ein besseres Original vorgelegen haben. Nur eine kleinere Anzahl von Riemen im Vorschiff sind ausgebracht, was zu einer Ortsveränderung innerhalb der Hafenmauern, oder, da das eine Segel schon gesetzt ist, das Fahrzeug also auslaufen will, auch paßt. Das Großsegel an der Rahe eines an-

dern ist aufgegeiht, als ob es, ohne die Rahe an Deck zu führen, oben beschlagen werden sollte, was bei gutem Wetter auch heutzutage noch so gemacht wird.

Es verkürzt sich das Segel der Alten, wie schon vorher erwähnt und beim Segelschiff näher ausgeführt wird, von unten nach oben wie bei einzelnen unserer Vor-hänge. Schließlich erwähnen wir noch ein Fahrzeug der Kleopatra (nicht etwa eines ihrer Lustboote auf dem Nil) einzig seiner Segelform wegen. Es soll, trotz des einfachen Ruderwerks, aber des starken Sporns und Buges halber doch ein Kriegsfahrzeug vorstellen, umsomehr, als die

Schiffstyp mit dem Besanmast, eher dem Flaggenstock.

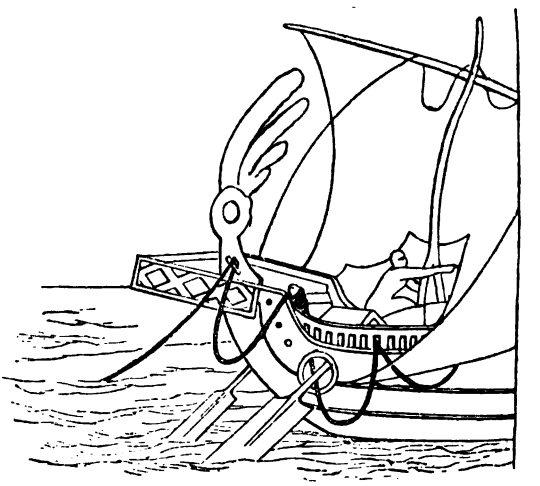
Rojer hinter einer hohen Schanzverkleidung geborgen sind. Das Schiff segelt mit günstigem Seitenwind mit entsprechender Stellung des Großsegels. Merkwürdig aber ist ein zweites, hinter demselben angebrachtes, gleich einem Gaffelsegel, das sonst nirgends zu finden ist. Schiffzieraten, sowohl am Heck als am Bug und in sonstigen Schnitzarbeiten, finden sich auch beim eigentlichen Segler, hier aber meist mehr im Verhältnis zur Größe des Fahrzeuges auffälliger. Wird ein Vormast verwendet, so ist eine Göttergestalt auf der Back nicht mehr denkbar,

sondern ihr oder ein anderes Bildnis ist an dem Vordersteven anzubringen.

Für größere derartige Werke der Bildschnitzkunst, die nach dem Vorbild der Nike auf der Schanze Aufstellung fanden, bieten verschiedene Münzen Beispiele, so auch einige der erwähnten. Einfachere, den phönizischen ähnliche Schnitzarbeiten bildeten wohl schon der mastenreichen „Schiffe Zier", die sich zur Fahrt nach Troja rüsteten. Im Dichterwettstreit (Äristoph. Frösche) wird ebenfalls ein solcher Schiffszierat erwähnt, es ist der Roßhahn, der nicht verstanden wird, worauf Aeschylos grimmig einwirft: „Dummkopf, ein angemaltes Schiffsbild ist's". Auch sonst und viel später beliebte Pferdehals und -kopf oft. Er wird insbesondere den Gaditern zugeschrieben. So bei der zweiten Fahrt des Eudoxus (Strabo C. 99) nach Indien, wobei er an die Ostküste Lybiens verschlagen wurde und dort das Wrack eines Schiffes fand. Dasselbe war geziert durch einen ausgemeißelten Pferdekopf, den Eudoxus an Bord nahm, weil die Bewohner der dortigen Küste angaben, das Fahrzeug sei von Westen hergekommen und hier gestrandet. Auf dem Stapelplatz nun versicherten die Sachverständigen, dieses Bild stamme von einem der kleineren, „Pferdeschiffe" (Siehe Abbildung S. 129) genannten, gaditischen Fahrzeuge, welche zum Fischfang an die westafrikanische Küste aussegelten (nach bekannten Stellen aus Strabo), *woraus auf die Umschiffbarkeit Afrikas geschlossen wurde.*

Es ist hier am Platz, von einer häufig angewendeten Sicherung des Schiffes zu sprechen, die im Altertum sehr oft, teilweise noch bis in unsere Zeit ab und zu vorgenommen wird. Diese mit dem Namen

Gürtung bezeichnete Vorkehr wird auch in der Romfahrt angeführt. Die besonders dazu hergerichteten Taue oder besser etwa handbreite, aus starken Schnüren oder Seilen geflochtene Gurten werden in dem Verzeichnis der Ausrüstungsgegenstände der athenischen Kriegsschiffe als Hyppozome bezeichnet. Über die Notwendigkeit der Gürtung herrscht kein Zwiespalt, wohl aber darüber,



Schiffhinterteil nach einem pompejianischen Wandgemälde

ob dieselben außenum der Schiffslänge nach angelegt, oder mittschiffs unter dem Kiel durchgeholt wurden. Im erstern Fall würden sie auf dem Vor- oder Hinterdeck, im letztern mittschiffs straff gezogen, wozu hinreichend Vorrichtungen vorhanden waren. Die Längsgürtung erfolgte also über der Wasserlinie und umfing beide Steven, es ist daher kurz eine Stevengürtung, die andere eine Kielgürtung. In See konnten beide Arten mit ungefähr der nämlichen Arbeit angewendet

werden; vor dem Stapellauf, vor jeder Führung ins Wasser diente aber nur die erstere. Da solche Sicherungen vorkamen, so kann es sich in allen diesen Fällen nur um die Stevengürtung handeln. Das muß den Anhängern dieser Form unbedingt zugegeben werden. Ob vorn oder hinten tut wenig zur Sache, da Hülfsmittel beidseitig vorhanden waren und die trockene Gurte auch nicht zu stark angespannt werden durfte, weil sie sich im nassen Zustande noch anzog. Die Steuerung hinderte nicht, weil sich die Steuerriemen noch nicht am Hintersteven befanden.

Auch das bei der Prora nachgewiesene Fehlen der Vorderklüsen kann nicht dagegen angeführt werden, indem die Gurten einfach im Kreuz über den Vordersteven gelegt und beidseitig über die Back zu den Bollern geführt wurden, wie noch jetzt die Springtaue nicht durch Klüsen laufen müssen. Auch die Länge der Hyppozome wird nicht entscheidend sein, da Böckh selbst, der beste Kenner der attischen Seearsenale, die Stevengürtung angibt. Er wurde bestimmt durch die Gürtung vor der Indienststellung der Fahrzeuge. Diese Sicherungsmethode hatte mit der Quergürtung nichts zu tun. Der Kiel, dieser stärkste Balken des Schiffes, war in seiner Längsrichtung jedem Stoß gewachsen und dafür ausgewählt, mit ihm stund in direkter Verbindung der Sporn, und der Steven fand sowohl am Kiel unten als oben durch ein Verbindungsstück an dem Querbalken, dessen Enden beidseitig als Kranbalken vorragten, seine Stütze. Die Stevengürtung wurde vorgenommen zur Sicherung der Spanten und des Hinterstevens, damit sich diese bei dem Anprall nicht lockerten. Dies ist ohne weitere Ausführung klar. Die Stevengürtung ist demnach eine wohlerwogene

Maßregel zur Sicherung aller auf den Rammstoß berechneten Fahrzeuge und wurde, um in See keine Zeit damit zu versäumen, oft schon vor der Indienststellung vorgenommen.

Bei den Frachtschiffen sind aber ganz andere Gründe maßgebend. Der Hauptteil der Ladung dieser mehr ausgebauchten Schiffe ruht in der Mitte, es wird der Schwerpunkt der leichten Beweglichkeit wegen auch absichtlich dahin verlegt. Rollt eine Woge unter dem Schiff durch, so wird abwechselnd der Kiel in der Mitte weniger als an den Enden gestützt und es liegt die

Schiff mit Groß- und Vorsegel.

Gefahr des Kielbrechens nahe. Damit ist der lange, zum Teil nicht sachlich geführte Streit, wobei jede Partei der andern Mangel an Sachkenntnis vorwarf und für ihre Ansicht auch ganz getreu Belegstellen und Erfahrungstatsachen beibrachte und beibringen konnte, erledigt. Beide Gürtungsarten erfüllen ihren vorgeschriebenen Zweck und schützen den im betreffenden Fall am meisten gefährdeten Teil des Schiffes durch ein ebenso einfaches als bewährtes Hilfsmittel.

Sobald nachgewiesen werden kann, daß auch Lastschiffe schon auf dem Helgen gegürtet wurden, ist in

diesem Falle natürlich auch nur die Stevengürtung zu irgend einem Zwecke angewendet worden. Beispiele von Fahrzeugen, die Holz führten und solches (es ist Tannenholz, nicht etwa eine schwere Holzart aus der Ferne gemeint) auch an Deck aufschichteten, dabei mittschiffs Taue oder Ketten unter dem Kiel durchzogen und über der Ladung zusammenreigelten, haben mit der Quergürtung nichts zu tun, weil diese Maßregel nur zur Sicherung der Deckladung getroffen wurde. Dagegen wurde Smith von befahrenen Seeleuten dennoch richtig berichtet, wonach in ihrer Praxis die Quer- oder Kielgürtung mit Vorteil angewendet wurde. Wir entscheiden den alten Streit ruhig dahin: *Beim Kriegsschiff der Alten war die Verwendung der Hyppozome zur Stevengürtung, beim Kauffahrer aber waren ähnliche starke Taue zur Kielgürtung gebräuchlich.* So auch auf dem alexandrinischen Getreideschiff während der Romfahrt des Paulus.

Das SEGELSCHIFF. Übergehend zu den eigentlichen Lastschiffen findet sich ein solches einfachster Art auf einer Münze Diocletians. Der Rumpf ist ausgebaucht zur Aufnahme einer bedeutenden Frachtmenge, der Großmast ohne stehendes Tauwerk und das Vorsegel anscheinend mit der Rahe niedergelassen. Es ist daher angemessener, die Besprechung nach einer mehr Details aufweisenden Vorlage zu beginnen. — Von den Holzarten, welche zum Schiffsbau verwendet wurden, mögen die hauptsächlichsten angemerkt werden. Bekannt ist die Entnahme vieler Zedernstämme aus den Waldungen des Libanons zu Salomons Zeiten zum Bau der phönizischen Handelsflotte im Kompagniegeschäft mit Hiram. Während das Eichenholz zu Kielen und die

krummgewachsenen Teile zu Stevenhölzern verwendet wurden, aber seltener für Handelsfahrzeuge, war die Kiefer ebenfalls zu Krumm- und Langhölzern geeignet, zu Masten und Spieren wie zum Verplanken, Deckbalken u. s. w., aber die Weißtanne am allgemeinsten im Gebrauch. Geschätzt war auch das im Wasser widerstandskräftige Holz der Akazie, sowie solches der Esche,

Antikes Segelschiff.
Nach einer Münze, gezeichnet von Smith.

doch seltener als bei uns zu elastischen Riemen. Auch die Buche, Linde und der Maulbeerbaum fanden sich auf den Schiffszimmerplätzen. Für die Zimmerarbeit am Schiffsrumpfe und die daherigen einzelnen Bezeichnungen wird insbesondere auf Breusing, „Nautik der

Alten", und Luebeck, das „Seewesen der Griechen und Römer", verwiesen. Nur einige Punkte dürfen hier nicht übersehen werden. Die Planken wurden mit ihren schmalen Kanten aufeinandergesetzt, nicht wie bei unsern Booten schieferig übereinander, was bei ihrer Dicke ja auch nicht möglich gewesen wäre. Durch dieses Aufeinanderfügen wurden die Schiffseiten zu glatten Flächen. In die Nähte oder Fugen zwischen den einzelnen Planken wurde mittelst Schlägel und Meissel Werg (wie in ungesponnenen Schnüren ausgezogen) eingetrieben und mit flüssigem Pech überstrichen, die ganze Fläche geteert und der Unterteil mit Metallblechen übernagelt.

Das Schiff machte trotzdem, besonders bei heftigen Bewegungen Wasser, welches entleert werden mußte. Da Pumpen noch nicht bekannt waren und die archimedische Schraube nicht erwähnt wird, mußte dies mit Handeimern oder mit solchen an Stricken (Schlageimern) geschehen, falls nicht größere Gefäße (Fässer ohne den einen Boden) aufgewunden und über Bord entleert wurden, wie es mit der Asche auf Dampfern jetzt noch geschieht. Über viele Einzelheiten finden sich keine genauen Nachrichten. Es ist nicht einmal das Wort für Luke und Lukendeckel erhalten, obgleich diese bei Schiffen mit vollem Deck zweifellos vorhanden waren. Es ist dies, bemerkt Breusing mit Recht, zugleich ein Beweis dafür, daß die Alten sicherlich viele Einrichtungen gehabt haben, von denen die Überlieferung nichts sagt, und daß wir uns ihre Schiffe in Wirklichkeit weit vollständiger ausgerüstet denken müssen, als wir dies im Einzelnen aus den uns erhaltenen Nachrichten (Beschreibungen und Bildwerken) nachweisen können.

Bei der Luke ist noch anzumerken: Die zur Einnahme der Ladung wie zum Löschen derselben dienende große, viereckige Öffnung im Verdeck war offenbar wie jetzt ringsum mit einem niedrigen Plankenkranz umfaßt, in welchen die (nicht ein einzelner) Lukendeckel eingelegt wurden. Um ganz dicht zu schließen, wurde eine geteerte starke Leinwand übergelegt und seitwärts am Lukenrand mit passenden Stäben und Keilen festgeklemmt. Der Lukenrand diente zudem dazu, bei bloßgelegter Öffnung das Spülwasser beim Reinigen des Verdeckes positiv von dem Raum abzuhalten. Große, kastenartige Deckel mit schiefem Dach und Fenstern (Himmelslichter) nebst hohen Seitenwänden dürfen nicht erwartet werden. Dagegen aber kleinere Eingänge in den Vor- und Hinterabteil, der eine vorn geschützt unter der Back zum Vorratsraum der Reservesegel und des Tauwerks, der andere auf dem Hinterdeck als Eingang (wie zu vermuten ist zu einer kleinen Kajüte), bestimmt aber zur Steuerpflicht, dem Gepäck- und Proviantraum. Die Verschläge der beiden Abteile scheinen nicht sehr stark gewesen zu sein, da von einem entlaufenen Sklaven berichtet wird, der, wenn nicht gebunden, auf diesem noch jetzt nicht unbekannten Wege an den Weinvorrat zu gelangen wußte. Bei dem alexandrinischen Getreideschiff kann es sich daher kaum fragen, ob ein Teil der Soldaten und Gefangenen wechselweise auch bei schwerem Wetter habe unter Deck schlüpfen können. Die Möglichkeit hierzu kann nicht bestritten werden. Fraglich ist es aber, ob es in dem niedrigen geschlossenen Raum und bei der Ausdünstung des Getreides möglich gewesen sei, daselbst der Ruhe zu pflegen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß zum Entweichen der

Dünste kaminartige Vorrichtungen und zur Ventilation eigentliche Windeleiter primitiver Form vorhanden gewesen seien, doch läßt sich darüber nichts ausmachen.

Das Getreideschiff mußte, um seine Fracht aufnehmen zu können, inwärts von den Rippen oder Spanten vom Kiel an bis über die Höhe des eingeschütteten Weizens eine Bretterverschalung und einen Bodenbelag haben, um die Frucht vor Nässe zu schützen

Schiffsarbeit bei aufkommendem, noch unentschiedenem Wind.
Nach einem pompejianischen Wandgemälde.

und am Bestimmungsort von glattem Boden aufschaufeln zu können. Um das Übergehen der Ladung im bewegten Schiff zu verhindern, mußte die eingestampfte Frucht mit Brettern belegt werden, die mittelst Spreizen nach den Deckbalken in ihrer Lage festgehalten wurden. Da sich bei heftigem Rollen des Schiffes auch die Deckbalken etwas bewegen, so mußte diese Getreidesicherung oft nachgesehen werden, aus welchem Grunde schon ein Eingang zum Raume geöffnet werden mußte, ebenso

täglich mehrmals zum Entleeren des Wassers aus dem Sod. Es ist ferner als sicher anzunehmen, daß ein so großes Fahrzeug in keiner Weise durch ein Riemenwerk in Bewegung gesetzt werden konnte (wozu auch die Mannschaft nicht genügte), daher das Verdeck über das ganze Schiff reichte, trotzdem aber noch eine Back oder Schanze und ein erhöhtes Hinterdeck besaß. Letzteres war oft nach hinten und seitwärts über die Schiffswand ausgebaut und mit einem starken gitterähnlichen Geländer versehen. Ein solches Geländer oder eine Reling besitzt auch das übrige Verdeck. Dasselbe ist bei Sturzseen nicht verkleidet, weil eine solche beim Anprall und momentanen Anpressen der breiten Fell- oder Segeltuchfläche die Reling über Verdeck fegen und mit allem, was darauf sich befindet, mitnehmen würde. Bei schönem Wetter nützt die Verkleidung natürlich nichts, wohl aber bei starken Wellenspritzern. Das Schiff würde überhaupt bei jeder dasselbe seitwärts fassenden Sturzsee dem Untergang nahe sein, weshalb alle Mittel aufgewendet werden müssen, seinen Kopf in den Wind zu bekommen, wenn dies aber nicht möglich ist, vor dem Wind zu treiben. Die an Deck befindlichen starken Pfosten oder Boller, welche sowohl vorn als hinten beidseitig angebracht waren, dienten zum Festmachen, Belegen von starken Tauen, Landfesten, Kabeln und Backstagen, letztere als Maststützen. Die vor dem Maste befindlichen Ankerwinden hatten offenbar horizontale Axen mit vorspringenden Köpfen zum Umlegen der Trossen und Kabel beim Heben eines vorn oder hinten ausgeworfenen Ankers. Die Winde hatte hier vor dem Maste die sicherste Stütze und diente mit zum Laden und Löschen, wie auf See zum Heissen der großen

Rahe. Ein Spill mit senkrechter Axe, des Rundganges mit den Speichen wegen Gangspill genannt, hatte weder hier noch auf der Back Raum und Verwendung. Von den nachfolgenden Bestandteilen des Schiffsgerätes, der Masten und der feststehenden Takelung sind die griechischen Benennungen, als für vorliegende Arbeit nicht von Belang, im Texte weggelassen.

Die Segelstellung

Von Wichtigkeit für die Anordnung der Segel ist es festzuhalten, daß der Hauptmast auch bei den großen Schiffen aus einem Stück bestund oder wenigstens so zusammengefügt war, als ob es ein einzelner Baumstamm wäre; Kauffahrer der größern Bauart konnten des durchgehenden Verdeckes wegen nur einen festen Großmast führen. Zu seiner Stütze dienen starke Taue, welche bei eingeflochtenen Webeleinen, was natürlich nur bei wenigstens je zwei solchen Stütztauen möglich ist, Wandten heißen und von den Schiffseiten nach dem Mastkopf führen. Von solchen Webeleinen findet sich aber meistens keine Spur, es war keine „Strickleiter" vorhanden und die Seitenstützen sind in diesem Falle zur Unterscheidung von andern als Seitenstage zu bezeichnen. Auf großen Kauffahrern sind sie beidseitig in der Anzahl von vier oder mehr Stück vorhanden. Da dieselben von oben nach unten auseinandergehen, so dienen sie auch zu einiger Sicherung des Mastes beim Zug nach vorn und hinten. Nach vorn führen ebenfalls vom Mastkopf aus zwei oder auch nur ein starkes Tau, immer aber an Deck. Sind es zwei, so werden sie beid-

seitig an den Kranbalken oder den Bollern festgelegt. Ist es aber nur eines, so führt es an den Fuß des starken Vormastes. Dasselbe entspricht vollständig unserem Großstag, und es ist merkwürdig, daß bei Seitenwind kein Segel daran geheißt wurde. Es ist klar, daß die Verwendung eines einzelnen Vorstages beim Segeln mit Seitenwind große Vorteile bot, indem die große Rahe etwas schiefer zur Kielrichtung gebracht werden konnte, was aber immer noch weit entfernt vom Segeln bei oder an dem Winde ist, da hierzu die Großrahe hart unter dem Stag einen viel zu kleinen Spielraum hatte. Der Vormast ist, wie schon aus seiner Verwendung beim Heben und Fallenlassen des Delphins auf Kriegsschiffen wie als Kranmast auf Kauffahrern hervorgeht, sehr massiv. Das Segel an diesem Mast wird auch gesetzt und benutzt, ohne daß ein Großmast vorhanden oder aufgerichtet ist. Diese Darlegung mit der Gewißheit, daß ein eigentliches Oberstag nicht vorhanden zu sein brauchte, noch auf den besten Münzenbildern vorhanden ist, hat große Bedeutung für unsere Vorstellung des Vorganges beim Schiffbruch in der St. Pauls-Bay. Zu einer oben gemachten Bemerkung ist eine kleine Ergänzung anzubringen. Es wurde gesagt, mit einem einzelnen Vorstag in der Kielrichtung konnte die Großrahe schiefer zu derselben Linie gebracht werden, als wenn zwei nach zwei entsprechenden Vorbollern führten. Das ist ganz richtig, allein es brauchten eben in diesem Falle nicht beide Vorstage stehen zu bleiben, sondern es konnte das die Drehung hindernde zeitweise gelockert werden, wodurch sogar noch etwas mehr Raum gewonnen wurde. Da indessen auf großen Fahrzeugen nur das eine bekannt ist, so ergibt sich hieraus nur, daß

dieser Gewinn kein bedeutender war und durch die geringere Solidität mehr als aufgewogen wurde.

Über die Mastspindel wurde von oben der große, nußförmige Mastkopf mit den eingefügten starken Scheiben zur Aufnahme des oder der Falle geschoben. Um hinreichend Widerstand leisten zu können, mußte derselbe aus geeignetem Hartholz, wahrscheinlich aus mehreren zusammengefügten Stücken bestehen. Der nach oben sich verjüngende Mast wurde von dem obern Ende bis dahin, wo das stehende Gut und hernach der Mastkopf aufruhen sollten, zylindrisch bis auf eine senkrecht zur Axe rundum eingesägte Stufe abgespänt. Dieses „Spindel" genannte Stück mochte bei großen Schiffen über dem Mastkopf noch $1^1/_2$ bis 2 m hoch sein, während seine Stärke derjenigen einer Spiere entsprach. War der Mast glatt, so konnte das Rack, welches oben die Rahe festzuhalten hatte (damit sie durch den Winddruck nicht vom Mast wegbewegt wurde,. an Deck angelegt werden. Waren aber Ringe umgelegt oder Klötze aufgenagelt, dann konnte das Rack erst nach dem Heissen angebracht und mußte vor dem Streichen wieder abgenommen werden. „Jeder Mast, sowohl auf der Kriegs- als auf der Handelsmarine hatte nur eine einzige Rahe; seinem Baue und seiner Einrichtung nach konnte eine zweite gar nicht angebracht werden. Mir ist auch bei keinem Schriftsteller eine Andeutung begegnet, wonach der Mast eine solche gehabt hätte. Wenn in den Urkunden für denselben Mast mehrere Rahen vorkommen, so können diese nur zum Ersatze gedient haben. Gerade die Rahe ist dem Brechen am meisten ausgesetzt, viel eher als der Mast, und es wäre unbegreiflich, wenn im Altertume nicht

wenigstens auf den größten Schiffen eine Ersatzrahe an Bord gewesen sein sollte.“ (Breusing a. a. O., S. 51.) War die Rahe geheißt, so hatte der Mast durch das etwas nach hinten straff gezogene Fall sein Hinterstag erhalten. Die Rahe konnte aus einem Stück bestehen, wobei sie sich von der Mitte nach den beiden Rahenocken verjüngte, oder aus zwei Spieren zusammengelascht sein, wobei Mittelstücke übereinander griffen. Die Darstellung nach einem pompejianischen Wandgemälde ist zwar für verschiedene Schiffsarbeiten äußerst wichtig, obschon sie grobe Nachlässigkeitsfehler des Künstlers enthält. So ist wohl ein Hinterstag angebracht, das immerhin das Fall sein könnte, wenn es durch seine Scheibe geführt wäre. Oder soll damit eine sonst nicht bekannte Methode erläutert werden, wonach die geheißte Rahe, um das Fall zu schützen, durch das angezogene Rack (das hier erst nach dem Heissen angelegt werden konnte) in ihrer Höhenlage erhalten wurde? Auch ist das Vorstag nicht um den Fuß des schwach ausgezogenen Vormastes, sondern um den geschweiften Bug selbst befestigt. Daneben sehen wir die nackte Mannschaft oben mit Laschen beschäftigt oder das stehende Tauwerk erklettern, woraus ersichtlich wird, daß die Ringe um den Mast keineswegs mit dem Erklimmen desselben in Beziehung stehen. Schließlich ist die Rahe nicht unter dem Vorstag durch gezeichnet, sondern sie hängt fast in der Längsrichtung des Fahrzeuges. Ist dieselbe beidseitig gleichmäßig belastet, so ruht sie in ihrer horizontalen Lage und kann schon durch das Segel von Deck aus in verschiedene Richtungen zum Kiel gebracht werden. Bei großen Fahrzeugen wird derselben von beiden Enden, den Rahe-

nocken aus, durch je ein starkes Tau, welches nach dem obern Mastende führt und Topnant heißt, Sicherung auch für einseitige Belastung gegeben. Die Topnanten mußten, gleich dem Fall beim Herabführen der Rahe, beweglich sein und daher durch Scheiben des Spindelkopfes, der mehrmals angegeben ist, oder eher noch durch kleine, einscheibige Blöcke führen, welche beidseitig dort festsassen. Um die Rahe auf der Windseite hauptsächlich zu stützen und beliebig in der horizontalen Lage drehen zu können, führten von den Nocken Taue nach dem Hinterdeck, die Brassen, mit denen dieses Schwenken bequem auszuführen war. Um das wie auch heute aus breiten Streifen bestehende Segel zu verstärken, waren noch handbreite Banden von Tuch oder Leder in gleichen Abständen darüber genäht. Ebenso war dasselbe an den Seiten und unten durch angenähte Taue, das Lick, verstärkt, welches an den beiden untern Ecken, den Schothörnern, starke metallene Ringe oder Kausen besaß, in die endlich Halse und Schoten eingeknüpft oder eingehakt waren. Von letzteren waren in jedem Schothorn je eine Schote und je ein Hals befestigt. Die Schoten sind die beiden nach hinten, die Halse die nach vorn geführten Taue. Die Schoten, welche bei den großen Segeln und starkem Wind dem Drucke Widerstand zu leisten hatten, führten über feste Scheiben oder auch außenbords an Stützen angebrachte Blöcke, um dadurch eine größere Segelfläche benutzbar machen zu können. Um bei leichtem Wind diese zu verbreitern, werden bei unsern Rahen Spieren seitwärts ausgeschoben, welche die Leesegel führen. Einem ähnlichen Zwecke diente die zusammengelaschte Rahe. Die Alten, denen eine kleine Rahen-

zahl zur Verfügung stund und die sich oft mit leichten aber günstigen Winden fortarbeiteten, konnten die Nützlichkeit einer Ausdehnung der Segelfläche nicht übersehen. Da ihre Schiffe den unsern mittlern Segelschiffen gleiche Lasten beförderten, müssen sie derartige Hülfsmittel angewendet haben. Im Hafen waren dieselben, wie bei unsern Schiffen nicht zu sehen, ebensowenig beim Ein- und Ausfahren; erst auf hoher See wurde und wird die ganze mögliche Segelfläche entfaltet. In der Landnähe würden derartig ausgebrachte Spieren die Beweglichkeit des Fahrzeuges im Manöver gehindert haben und waren daher eingezogen oder an Deck gebracht. Die Vergleichung der durchsegelten Entfernungen mit der bewegten Last und Segelflächen der Abbildungen weist augenfällig eine große Lücke in unserer Kenntnis der Segeltaktik der Alten auf. Genauer bekannt sind Zeitdauer zur Durchquerung eines bestimmten Teiles der See bei günstigem Winde, also die Segelgeschwindigkeit und die ungefähre Größe des Fahrzeuges, nebst den danach bemessenen Rahenlängen und Masthöhen, die Segelfläche demnach nur schätzungsweise. Während nun die beiden erstern Größen denjenigen der Auswandererschiffe vor dem Aufkommen der Dampferflotten gleich sind, ist dies bei der dritten durchaus nicht der Fall. Diese ist schon vor dem Winde viel kleiner, bei günstigem Seitenwinde gar nicht zu vergleichen. Sie lagen eben so tief im Wasser, und die Rumpfform war nicht günstiger, hatten also mindestens den nämlichen Widerstand zu bewältigen. Es fehlt uns daher die Kenntnis einer Vorrichtung ihrerseits, die Segelfläche seitwärts an der Groß- oder auch der Vorrahe, vielleicht an beiden zugleich, größer zu machen.

Schon oben wurde von Reservespieren gesprochen, deren Anzahl mit einem Stück zu klein bemessen ist, weil solche auch sonst vielfach Verwendung finden und nicht überall leicht erhältlich sind. Die Ansicht, es möchte darunter eine Oberrahe, eine eigentliche Mastrahe zu verstehen sein, mußte nach der Bauart des Großmastes und seiner Takelung zurückgewiesen werden. Wären Stengen vorhanden gewesen, so müßte sich dies auch aus den Darstellungen des ruhenden Schiffes ergeben, selbst wenn diese an Deck gebracht wären. Solche finden sich allerdings auf Phantasiebildern, wie z. B. auf einem angeblich als Pentere bezeichneten sog. Pontusfahrer mit einem herrlichen Riemenwerk, einem mehrfachen Tausendfüßler gleich und mit einer erstaunlichen Takelung, so daß wirklich „nur noch die Kanonen fehlen"; aber es mußten Deckgeschütze sein, weil die Riemenreihen keine Geschützpforten anbringen lassen. Stengen waren also nicht vorhanden, daher auch an jedem Mast nur eine Rahe, nicht aber nur ein einziges Segel, was damit selbstverständlich nicht gleichbedeutend ist.

Ein Supparum oder Obersegel ist am Hauptmast wirklich vorhanden, hat die Form eines stumpfwinklig gleichschenkligen Dreiecks, dessen Grundlinie der Großrahe und dessen Höhe dem Spindelschafte gleich ist. Da letzterer die Stärke einer Bramstenge haben konnte und wohl $1^1/_2$ bis 2 m hoch war, so ist die Segelfläche nicht unbedeutend. Geheißt wurde das Supparum am einfachsten folgendermaßen: Nachdem die beiden Eckkauschen des Unterlicks auf den Rahenocken befestigt waren und in die Kausche des stumpfen Winkels ein durch einen am Spindelkopf sitzenden Block oder über eine Scheibe dessel-

ben laufendes Tau eingebunden war, wurde es einfach aufgezogen. Wurde dasselbe aber etwa wie ein Gafftopsegel am Mast und nicht auf der Rahe beschlagen, so saß es mit dem stumpfen Winkel am Spindelkopf fest und wurde mittelst zweier Taue nach den Nocken der Rahe ausgezogen, was praktisch auf das nämliche herauskommt. Ebenso unwesentlich ist, ob das Supparum am einfachsten aus einem oder aus mehreren Stücken bestund. Es konnte ja auch des Vorstages wegen aus zwei rechtwinkligen Dreiecken gebildet werden, deren Katheten gleich der Höhe des Spindelschaftes und der halben Rahe waren und seitwärts ausgezogen oder nach dem Spindelkopf geheißt wurden. Diese und andere Möglichkeiten ergeben sich aus der Abbildung auf dem Torlonia-Relief. Es ist aber durchaus nicht gesagt, daß das Supparum stets diese Dreieckform hatte oder haben mußte. Statt stumpfwinklig dreieckig konnte es ebenso gut trapezförmig sein. In diesem Falle wurde es am Oberlick an einer leichten Spiere beschlagen, in deren Mitte das Fall befestigt war und das Segel geheißt wurde. War die Spiere recht lang, das Segel also fast rechteckförmig, so sah es geheißt einem Untermastsegel zum Verwechseln ähnlich, ohne indessen je ein solches zu ersetzen, weil es der fehlenden Stengen und seiner Takelung wegen nur bei leichtem Winde stehen durfte und vor jeder Senkung der Rahe gestrichen werden mußte, während im Gegensatz dazu unser Untermastsegel noch steht, wenn das Großsegel längst festgemacht werden mußte. Bei jeder beliebigen Form, welche das Supparum annehmen mochte, bleibt dasselbe nur ein Anhängsel an der Großrahe, gleichsam ein Leesegel mit oder ohne Spiere und ist damit bei leichtem

Wind eine recht nützliche Erweiterung der Segelfläche nach oben. Diese genügt aber noch keineswegs und es bleibt dabei, daß die Alten noch Segel führten, die mit dem Großmast, seiner Rahe und Takelung in Beziehung stunden. Weiter nach oben hin ist die Ausdehnung der Segelfläche nach unserer Darlegung unmöglich, wohl aber seitwärts, indem ein rechtwinklig dreieckiges Segel mit der kürzern Kathete an einer Spiere festgemacht und diese mit dem Segel an die Rahe geheißt wurde, während ein Tau am untern Ende der zweiten Kathete als Schote diente, oder falls die Spiere seitwärts ausgeschoben und an der Rahe befestigt wurde, an dieser Verlängerung der Rahe das Leesegel auf- und ausgezogen wurde, wie immer; es sind der Möglichkeiten genug, und daß etwas derartiges geschah, ist ganz zweifellos.

Wie jedes Tier ein leichteres Sommerkleid und ein wärmeres im Winter am Leibe hat, was der Mensch mit Verständnis nachahmt, so auch das Fahrzeug mit seinem wetterfesten Tuch der Segelgarnitur für den nördlichen Winter und dem leichten Zeug, das vor einem leichten Windzug sich bläht, wenn ein graues schweres Stagsegel nur griesgrämig an der schweren Schote wie an einer Kette rüttelt. Das sind bekannte Tatsachen, von denen ausgegangen werden darf, um aus den bloßen Wahrscheinlichkeiten rasch zu einem sichern Standpunkt zu gelangen. Jedes Segel war wie unsere aus breiten Streifen, Bahnen, von Leinwand oder Baumwolle (bei den Alexandrinern wenigstens) zusammengenäht. Diese Stoffe in ihren verschiedenen Stärken mit dem zugehörigen leichten oder schwereren Lick und die nach guter ständiger Brise oder nach einem

scharfen, mehr in Stößen einsetzenden Wind bemessenen Schoten verlangen ganz von selbst eine leichte Hochsommer- und schwerere Herbstgarnitur im Segelwerk. Da wir schrittweise und sicher auf das Ziel zugehen wollen, so ist noch ergänzend anzuführen, daß das Gewicht des Tauwerks nicht nur von seiner Dicke, sondern auch von dem Stoffe abhängt, den der Rippschläger oder Seiler verwendet. Zu dem leichten baumwollenen Segel wurden auch ebensolche leichte Taue verwendet, da sich der Kauffahrer nicht den Luxus der Kleopatra, das seidene Tauwerk, gestatten konnte oder vielmehr wollte.

Fellstreifen am Lick, die erwähnt werden, dienten wohl nicht als Ersatz des angenähten Taues (dasselbe sitzt auf der Rückseite am Segelrand), sondern zu seinem Schutze beim Reiben und Schlagen des Segels im flauen Wind, wie bei uns Segeltuch- oder Lederstreifen. Zum Verstärken des baumwollenen Segels wurden aus demselben Grunde nicht, wie bei den schweren, etwa Fellstreifen, sondern solche aus starkem Tuch von gleichem Stoff des Segels quer übergenäht. Solche Streifen mußten der Art des Kürzens wegen immer vorhanden sein, wie weiter unten nachgewiesen wird. Das Großsegel der Alten konnte auf der Großrahe oben beschlagen werden. Diese war aber nicht fest am Maste und nur horizontal drehbar wie unsere, sondern konnte, gleich wie bei unsern Obersegeln, mittelst des Falles niedergelassen, hier also an Deck geführt werden und das Segel wurde auch meist auf diese Art gestrichen. An der schweren Rahe konnte selbstverständlich das Segel der Gutwettergarnitur ebenso gut als an einer leichtern angeschlagen werden, was jetzt auch geschehen muß,

damals aber nicht geschehen mußte, indem sie beliebig durch eine leichtere ersetzt werden konnte.

Auf verschiedenen Bildern, welche das Schiff in voller Fahrt darstellen, wird die sanfte Brise, unter welcher dasselbe segelt, durch die leichten Schoten erkenntlich gemacht, auch Segel und Rahen sind deutlich als ganz schwer oder leicht zu unterscheiden. Wenn dasselbe schwer wie zum Trocknen auf dem ruhenden Schiff herunterhängt, nur eben die losgeworfenen, aus starken Tauen bestehenden Schoten und Halse an dem einen Horn zu heben vermag, oder aber leicht gewölbt sich vor dem Winde bläht, so ist der Gegensatz vom Künstler so scharf als möglich betont. Das Fahrzeug nach dem pompejianischen Gemälde hat noch gar keine Segelstellung, sondern wird erst dazu hergerichtet. Es ist kein Hochseeschiff, daher unfern einer Küste. Der Land- oder auch Seewind flaut zur Zeit weg oder beginnt erst in veränderlichen, leichten Stößen einzusetzen, bis er für die Stunden seiner Dauer die normale Richtung und Stetigkeit erlangt hat. Das eben wollte der Zeichner durch die mit Unrecht oft als grober Fehler aufgefaßte verschiedene Stellung von Wimpel nnd Stander zur Anschauung bringen. Es ist ganz genau die Situation, wie sie fast täglich innerhalb der zum Heil der Seefahrt gesetzmäßigen und abwechselnden Land- und Seewinde zu beobachten ist, sie ist also vollkommen naturgemäß aufgefaßt. Wir müssen uns auch das leichte Segel flappend, sich schwach aufblähend und wieder in träge Ruhe fallend vorstellen. Diese Zwischenzeit, welche bis zum Einsetzen des erwarteten Windes verstreicht, wird zum Anziehen der gelockerten Laschen benutzt, wenn es sich nicht um

die Verlängerung der Rahe selbst handelte und diese erst jetzt mit dem leichtern Segel aufgeheißt wurde. Unter keinen Umständen waren die Leute so töricht, im Mittsommerwetter das schwere Stück Holz zu heißen, wenn das leichtere zweckentsprechender war. Daher auch die übermäßig lange Rahe, das schlichte Wasser und die mehr als sommerliche Kleidung der beschäftigten Leute. Dieses Bild einer Seeidylle, einer Altweiberfahrt, wie Seeleute sagen, hat der Künstler im Angesicht des herrlichen Golfes festgehalten und uns Gewißheit gegeben, daß seine Zeitgenossen es sehr wohl verstunden, dem leichtern Winde entsprechend die Segelfläche, wenn hier auch nur an einer Rahe, zu vergrößern.

Für das kleinere Fahrzeug war dies ausreichend, da dieses dem Maste entsprechend nur eine dünne Spindel als Wimpelstange dienend besaß, weßhalb weder Topnanten angebracht noch ein oberes Segel geführt werden konnten. Für große Schiffe dient es gleichfalls als Beweis, daß sie in gleicher Art eine längere Rahe und ein größeres Segel verwendeten, wenn es nicht des Obersegels wegen vorzüglicher schien, die nämliche zu behalten und durch Spieren zu verlängern.

Die Nachbildung des sog. Theseusschiffes (aus den Altertümern von Herkulanum, Antichità di Ercolano, tom ii. pl. xiv. nach Smith a. a. O., p. 207) läßt wenig sachbezügliche Einzelheiten erkennen. Mast und Rahe sind absichtlich, um zu altertümeln, aus Naturholz ohne Bearbeitung ausgeführt, wozu der übermäßig große Ausbau am Hinterdeck und das wie aus breiten Brettern kastenartig Zusammengefügte nebst der Verzierung auf dem Hintersteven und die Steuerriemenblätter nicht gut passen. Entweder hat der Künstler flüchtig nach

einem bessern Original gearbeitet, oder die Reproduktion ist nachlässig; ersteres ist wahrscheinlich, letzteres konnte Smith bei seiner Anwesenheit in Neapel nicht ausfindig machen, meint dagegen: Ungeachtet der Irrtümer sei es eine der instruktivsten Darstellungen antiker Schiffe, welche erhalten blieben; und wenn dabei berücksichtigt werde, daß es in Sicht des Seehafens, dahin die alexandrinischen Getreideschiffe fuhren, gemalt wurde und zur Zeit der Paulusfahrt existieren mochte, so möchten verschiedene Einzelheiten mit der betreffenden Schiffsklasse übereinstimmen.

Takelung ist keine angebracht. Die Schoten scheinen durch die Steuerpforten nach einwärts zu laufen. Fall, Mastsock und Rack fehlen. Eine Schleiftrosse und ein Boller, um welchen diese in Rundschlägen gelegt ist und durch die Klüse nach vorn geht, sind deutlich gekennzeichnet, doch ohne ersichtlichen Zweck. Wichtiger ist das niedrige Dach eines Deckgehäuses, das etwa einen Kajüteneingang darstellen möchte, und die davor erkennbare Wölbung, welche, in Verbindung mit dem andern Bild betrachtet, der Größe und Lage zum Mast und Backstag (das mit einer großen Klammer darübergreift) wegen, nicht ein umgekehrtes Boot sein kann. Es ist weit eher ein fester Bestandteil dieser Schiffsklasse, der vom Hinterdeck an bis nahe dem Fuße des Vormastes reicht. Als solcher aber ist diese Wölbung nichts anderes als das Verdeck selbst, durch welches auch der Mast geht (beim Theseusschiff war der Zeichner offenbar unsicher, wie er die Gabel, welche den naturgewachsenen, unbehauenen Baumstamm. dartun sollte, von der Wölbung an zu ihrem Stützpunkt bringen könne), und bezweckt nach dem Vorbilde der gedeckten

Wagen einfach die Vergrößerung des geschützten Schiffsraumes. Zur Bequemlichkeit der Mannschaft ist diese ganz zweckmäßige Bauart nicht gewählt (für diese bot sich unter der Back und auf dem Verdeck Raum genug), sondern um bei der geringen Höhe des Deckbalkens über dem Kiel zwischen demselben einen mannshohen Raum zu schaffen, was beim Ein- und Ausladen dienlich war, und zugleich um See- und Regenwasser von der Fracht sicherer abzuhalten, als dies durch geteerte Tücher geschehen konnte. Es ist recht merkwürdig: vielmal getäuscht durch die mangelhafte Darstellung der Dinge im Raume, welche den Alten beliebte, konnte ich lange auf dem ersten Bild in dem gewölbten Gegenstand auch nichts anderes vermuten als ein umgestürztes Boot. Seine Lage mit dem Hinterteil nach vorn und seitwärts des Mastes, die bedeutende Länge im Verhältnis zum Fahrzeug, die ungewöhnliche Form und seine Tiefe, welche von den Deckbalken zu seinem Kiel abzuschätzen ist, stritten immer dagegen, es ließ sich aber keine andere Deutung finden. Erst durch das sonst so leere Bild des Theseusschiffes, dessen Urheber sichtlich bemüht war, demselben das Gepräge früherer Zeit aufzudrücken und daher weit entfernt davon war, ein großes Boot in genau derselben Lage und Form wie anderwärts auf seinem Verdeck anzubringen, führte mich dazu, in der von vorn nach hinten abnehmenden Wölbung einen festen Bestandteil derjenigen Schiffe zu erblicken, welche dem Künstler stets vor Augen waren und den er deshalb als selbstverständlich einzeichnete. Die schließliche Deutung hat mich sehr erfreut; wird eine bessere gefunden, so bin ich bereit, die richtige anzuerkennen.

Diese Bauart paßte natürlich nur für kleinere Fahrzeuge, welche sonst meist mittschiffs offen waren. Bei großen Seeschiffen war sie überflüssig, weil das Deck sonst schon genügende Höhe über dem Kiel besaß und der Raum meist nicht angefüllt wurde, dazu nicht solid genug war und der freien Bewegung hinderlich. Sie bildete daher mit ein charakteristisches Merkmal eines bestimmten Schiffstyps, einer Größen- oder Ursprungsklasse.

Weiter wird bei dem Theseusschiff gewöhnlich angegeben, es sei des Steuernden wegen das Segel unten ausgeschnitten, als ob eine solche barbarische Tat irgend einem vernünftigen Seemann selbst zu Theseus Zeiten zugeschrieben werden dürfte. Trotzdem kein Tauwerk richtig angegeben ist, zeigt schon die Form des sogen. Ausschnittes, daß hier nicht mit Messer oder Schere gearbeitet wurde, weil sonst das verstümmelte Segel in Fetzen geflogen wäre, sondern das Unterlick einfach durch Anziehen von drei Gordings zu dem richtig angegebenen Zweck in diese Lage gebracht wurde. Wir kommen demnächst auf die Segelkürzung zu sprechen, verweisen daher nur auf die Abbildung der Hadrianmünze, woselbst ersichtlich ist, wie dem hohen Sitz des Steuermanns entsprechend das Lick noch höher aufgezogen wurde. Der Künstler durfte aber an seinem Theseusschiff nicht den Segelmechanismus seiner Zeit anbringen, ohne ganz aus der Rolle zu fallen, was so schon hinreichend geschah.

Der Kranmast

Wenden wir uns nunmehr zum Vormast. Derselbe unterscheidet sich in wesentlichen Stücken vom Groß-

mast. Er ist von geringerer Höhe und mehr oder weniger nach vorn geneigt. Die hauptsächlichen Unterscheidungsmerkmale sind seine Beweglichkeit, das Fehlen jeder Takelung und seine Verwendbarkeit als Gienbaum oder Schiffskran. Er trägt ebenfalls nur eine Rahe und nur ein Segel. Er führt nicht bis auf den Kiel, sondern wird nur an Deck gestützt, und zwar, wenn hochaufgerichtet, mit dem Fuß rückwärts an ein starkes Querholz, den durchgehenden Kranbalken oder ein Vorgelege desselben. Der Mastfuß konnte aber auch aus dieser Klammer ausgehoben und rückwärts in die Gabel des Vorstages und an eine Stütze geschoben werden, welche etwa von Boller zu Boller gelegt war, während ein anderer Teil des Baumes vorn auf einem andern Querholz oder auf dem hohen Vorsteven selbst auflag. So wird er meist auf Ruderfahrzeugen dargestellt, wo ein wenig hohes Vorsegel durch seinen Zug die Kraft des Rojer unterstützt. Auf Segelschiffen wird dieses hier und da auch in so tiefer Lage angebracht, daß sein Unterlick nur wenig höher ist als der Stevenkopf. Bei dieser Mast- und Segelstellung hat der erstere sehr wenig Gefahr zu brechen, dem ganzen Winddruck halten die Rahe mit dem starken Fall, die Brassen und die nach den Bollern geführten Schoten das Gleichgewicht. In dieser Lage ist es ein eigentliches Sturmsegel, das von seinem Tauwerk straff gehalten wird, wie das kleine senkrecht im Wasser stehende Loggbrett von seinen drei Schnüren.

War der Mast weit niedergeführt (geneigt), so konnte sein Segel, falls es selbst zu der schweren Ausrüstung gehörte, so lange stehen, als es nur immer etwas nützen konnte, während die Großrahe längst gestrichen war.

Über den Gegenstand selbst, das Segel, am Vormast an einer Rahe geheißt, konnte zu keiner Zeit ein Zweifel bestehen, da es sich auf zu vielen Schiffsbildern vorfindet, wohl aber darüber, ob dasselbe wirklich auch Artemon geheißen habe. Für das Segel ist dies ausschließlich der Stelle bei Lukas wegen (Kap. XXVII, 40) von Bedeutung, da sich sonst diese dritte Bezeichnung für das Vorsegel im Altertum nicht findet. Für den Seemann liegt es auf der Hand, daß mit jener Stelle nur das Segel am Vormast Verwendung finden konnte und eine Überlegung muß für jedermann zu demselben Ergebnis führen. Von einem Mast auf dem Hinterdeck ist auf diesem Schiff gar nicht die Rede. Wäre ein solcher vorhanden gewesen, so hätten die Seeleute ein Segel an demselben geheißt, um den Kopf des Schiffes in den Wind zu bringen, was sie, als das beste in ihren Verhältnissen, mit aller Anstrengung versuchten, mit den vorhandenen Hilfsmitteln aber nicht auszuführen vermochten. Da in diesem kritischen Moment kein Besanmast vorhanden war, so ist, nachdem das Segelgerät ins Meer geworfen war, natürlich gar nicht mehr von einem solchen zu sprechen. Ein Segel konnte unmittelbar vor dem Schiffbruch nur noch am Kranmast geheißt werden, also das Vorsegel, welches von Lukas als Artemon bezeichnet wird.

Abweichende Ansichten in der Worterklärung konnten nur auf Grund obiger Stelle (da sich diese Bezeichnung sonst nicht findet) bei nicht seekundigen Autoren aufkommen, die für das Artemon nur auf dem Hinterteil des Schiffes Platz zu finden vermeinten und für die übrigen Segel schon ihre Benennungen hatten. Artemon als Name des Vorsegels war den Seeleuten wohl

bekannt und wurde nach ihrem Ausdruck von Lukas verwendet, ging aber wie so viele andere nicht in die Schriftwerke ein und war für die Erklärer ebenso unverständlich als der Gegenstand, welcher mit Hals des Segels bezeichnet wird, und vieles anderes mehr. Zwei Auswege wurden gewählt, dem Artemon einen andern Platz an Bord anzuweisen. Böckh wies ihm nach der Angabe, daß dieses Segel ganz an das Mastende aufgezogen wurde, die Stellung eines eigentlichen Masttopsegels an, als ein oberstes Segel am Großmast. Diese Ansicht läßt sich von einem so gewiegten Kenner des antiken Schiffes und seiner Ausrüstung umsomehr hören, als sich die Bezeichung in den attischen Seeurkunden nicht findet und es daher erlaubt schien, das bei den Kriegsfahrzeugen nicht Vorhandene bei den großen Kauffahrern mit ihrem hohen Großmast anzunehmen und das Supparum, zu einem Masttopsegel ausgewachsen, auch mit Artemon zu bezeichnen. Der Beweis, daß die Masten der Alten nur je ein Rahesegel führten und nach ihrem Bau führen konnten, wurde oben erbracht.

Weiter unten wird der Nachweis dafür erbracht, daß weder von einem Mast am Stern, noch daher auch von einem daran geheißten Segel, von Pollux „Epidromus" genannt, gesprochen werden kann, daß weder eine Belegstelle von Gewicht dafür bekannt, noch auf einem der vielen Schiffsbilder ein solches Segel deutlich angegeben ist. Somit bleibt nur der Vormast übrig und Artemon heißt sein Segel, d. h. das Vorsegel.

Die Verwicklung wuchs für die Erklärer in spätern Zeiten mit der zunehmenden Mastenzahl. An die Stelle des Kranmastes trat der gleich dem Großmast getakelte Vor- oder Fockmast, während jener selbst im Mast des

Bugspriets (jetzt mit anderer Takelung der Klüverbaum in seiner geneigten Lage und dem unter ihm angebrachten Rahesegel (jetzt Wassersegel [voile sivadière] genannt) fortexistierte und einige Ähnlichkeit mit ihm bewahrte. Der hinterste Mast, unser Besan, hieß nach der hohen Decklage: Mats de Foule (der Erhobene) oder Mats d'Artimon und danach sein an langer Spiere geführtes Segel: Voile d'Artimon. Der Brite hat, der Lage an Bord entsprechend, richtig Foretop, Foreyard und Foresail beibehalten. Unter den verschiedenen Deutungen hatten die Übersetzer der Apostelteten umsomehr zu leiden, je weniger sie sich ein klares Bild der Vorgänge an Bord zu schaffen vermochten, je weniger sie mit dem Seewesen in Berührung kamen. Selbst die Männer der ältern englischen Bibelübersetzung von 1611 setzten noch fest, es sei unter Artemon das Großsegel zu verstehen. Luther schreibt entschlossen, da ihm eine nähere Bezeichnung unbekannt war oder nicht zu passen schien: (Sie) richteten den Segelbaum nach dem Winde, und trachteten nach dem Ufer. Die englische Revision von 1881 sagt genauer: hoisting up the foresail to the wind, they made for the beach, in sachlicher Übereinstimmung damit Breusing: Und indem sie das Vorsegel vor den Wind holten, hielten sie auf den Strand zu! Das neue Testament, übersetzt von Carl Weizsäcker, aber hat: (Sie) stellten das *Besansegel gegen* den Wind und hielten auf den Strand!

Aus der bisherigen Darstellung geht hervor, daß das größer oder kleiner gewählte Vorsegel nicht jederzeit benutzt werden konnte. Ein Wind von hinten, also in der gewünschten Fahrtlinie wehend, bei welchem das Großsegel stehen konnte, wurde von diesem ganz

aufgefangen und machte das vordere nutzlos. Wuchs er aber zum Sturme an, dann mußte das Großsegel nicht nur verkürzt (gereeft), sondern ganz gestrichen werden; in diesem Falle zumeist mit der Rahe. Da stund dann noch das vorher entbehrliche Segel, um dem Schiffe einige Fahrt zu geben, damit es gesteuert werden konnte. Günstiger Seitenwind aber vermochte beide zu füllen und dem Fahrzeug eine große Geschwindigkeit ohne das lästige Rollen zu geben. Um somit neben dem Großsegel kräftig wirksam zu sein, mußte auch das vordere in ganzer Fläche entfaltet werden. Wie Abbildungen zeigen, wurde der Mast durch Winden oder Flaschenzüge hochaufgerichtet, so daß er seinem größern Bruder an Länge wenig nachgab. Es scheint auch die Rahe hierbei ausgewechselt, mit einer längern vertauscht worden zu sein, wodurch ein größeres Segel geführt werden konnte, was dem Vorstehenden nach leicht zu bewerkstelligen war. Weil der Mast keine Takelung im eigentlichen Sinne besaß, sondern hauptsächlich durch das Fall gestützt wurde (welches in entsprechender Richtung zum Winde, beim Seitenwinde also nach der betreffenden Luvseite hin befestigt wurde), konnte diese Art des Segelns nur bei gleichmäßig starkem stetigen Winde erfolgen, im Mittelmeer etwa unter Benutzung der Etesien, bei leichtem Ost und nahe den Küsten mit den allerdings abwechselnden, aber in bekannter Weise anhebenden und wegflauenden Land- und Seewinden. Es erübrigt noch anzugeben, wie bei zunehmender Windstärke die Segelfläche verkürzt, umgekehrt wieder in der Höhe vergrößert wurde. Zu diesem Zwecke wurden die auf den vielen Abbildungen, deren einige in diesem Buche reproduziert sind, deutlich erkennbaren

Streifen in der Quere aufgenäht, welche zugleich das Segel verstärkten und in ungefähr gleichen Abständen, in welchen die Streifen voneinander entfernt waren, rundumnähte Löcher, besser noch eingezwängte Kauschen, wie bei unserem Schuhwerk, enthielten. Wurde bei jeder dieser Lochreihen je ein dünnes, biegsames Tau abwechselnd von vorn nach hinten und umgekehrt durchgeschoben (eingeschürt), das eine Ende am untern Lick angebunden, das andere aber durch entsprechend weit voneinander an der Rahe angebrachte Ringe oder kleine einscheibige Blöcke nach einwärts und an Deck geführt, so war die Vorrichtung fertig. Diese Arbeit wurde natürlich an Deck am ausgebreiteten Segel vorgenommen und die Rahe erst nachher geheißt. Das lose herabhängende Segel auf dem Torlonia-Reliefbilde zeigt dieses Gewebe deutlich. Um das Unterlick zu einem bestimmten Zwecke aufzuheben, damit etwa ein weiterer Ausblick für den Steuernden ermöglicht werde (Theseusschiff) oder dasselbe nicht über die Köpfe der Rojer hin- und herstreiche (Hadrianmünze), wurde eine entsprechende Anzahl dieser Gordinge von der Mitte nach außen hin angezogen und belegt. Wie leicht ersichtlich, konnte mit dieser Vorrichtung auch das ganze Segel an der festbleibenden Rahe bei gelösten Schoten und Halsen eng zusammengezogen werden. Das geschah nicht etwa nur bei zunehmender Windstärke, sondern im Gegenteil bei dem wegflauenden Land- oder Seewind, um das Segel zu schonen, hauptsächlich dann, wenn in kurzem wieder günstiger Wind zu erwarten war und es daher nur Zeitverschwendung gewesen wäre, die Rahe niederzulassen. Solches Tauwerk, allerdings in geringerer Anzahl und lose liegend, dient auch heute noch neben den

Geihtauen zu demselben Zwecke. Die Sache läßt sich ebenso am Großsegel leicht anschaulich machen, weil das Vorsegel (die Fock) oft unten eine Spiere trägt und das erstere am häufigsten bei leichtem Winde aufgeholt wird, ohne gleich festgemacht, beschlagen zu werden. Von den Tauen führen zwei unter dem Segel hin nach den beiden Schoten und sagen wir vier nach dem Seiten- und Unterlick, alle über leichte Blöcke nach dem Mast zu, aber frei von der Rahe. Sind die beiden Schothörner mittelst der Geihtaue nach dem Mast zu aufgeholt und werden die Gordinge in richtiger Reihenfolge angezogen, dann legen sich die beiden Seitenlicke den beiden Teilen der Rahe entlang nach innen, während die andern das Unterlick in losen Falten nach dem Mast zu so zusammenfassen, daß das große Sommersegel in der Mitte ballonartig aussieht, wenn nötig leicht als Bauch auf die Rahemitte zusammengerollt werden kann.

Etwas mehr Mühe als uns machte den Seeleuten auf den Fahrzeugen der Alten das Losschütteln der aufgeholten Segel. Die Gordinge mußten sich leicht einklemmen, jedenfalls waren sie einzeln wieder durchzuziehen, bis von Deck aus mittelst Zug an den Schoten nachgeholfen werden konnte.

Der sogenannte Hintermast, welcher nicht bei den Alten selbst, sondern erst verhältnismäßig spät (denn die unbestimmte Angabe des Plinius ist mehrdeutig und kann sich auch nur auf eine Flagge, Standarte beziehen) erwähnt wird, findet weiter keine Bestätigung. Mit dem Hintersegel des Hesychius ist ohne Angabe des Standortes eines Mastes auf dem Hinterdeck nichts anzufangen. Das Segel führt den Namen Epidromus, ebenso der von Pollux angegebene Hintermast. Ein solches

hinteres Segel finde ich nur auf zwei Münzen des Antonius und der Kleopatra, von denen oben eine Reproduktion enthalten ist, die der römischen Münzkunde Patins 1663 entnommen wurde. Es ist kein Segel, welches an einem besondern Mast geheißt wurde, sondern es entspricht ganz unserem Gaffelsegel, wobei aber nicht einzusehen ist, was es in dieser Stellung nützen sollte, wenn nicht eine besondere Länge des Gaffelbaumes und die Möglichkeit, näher am Winde zu liegen, von hoher Bedeutung ist. Ein Gaffelbaum ist nicht eingezeichnet, die Schote scheint eher nur an Deck befestigt zu sein. Die Freiheit in der Behandlung der Topnanten, willkürlich nach der Luv- und der Leenock hin, sowie der einen Luvschote des Großsegels lassen kaum an eine genaue Wiedergabe der wirklichen Verhältnisse glauben. Ein reines Phantasiebild kann es, nach der Behandlung der Köpfe zu schließen, auch nicht sein; so ist dieses Hintersegel, das wir in Ermangelung eines andern mit dem Namen Epidromus belegen, ebenso vereinzelt wie die Angabe selbst. Von einem Hintermast dagegen glaubte Smith auf verschiedenen Münzen eine Andeutung zu sehen, bestätigte aber, nie ein daran gesetztes Segel gesehen zu haben. Letzteres ist vollkommen richtig, aber auch mit dem angedeuteten Mast auf der Münze des Commodus ist ohne anderweitige Bestätigung nichts bewiesen. Gerade hier war die günstigste Gelegenheit geboten, auch das dritte Segel zu entfalten, wozu aber erst der Mast aufgerichtet werden mußte. So wie die Stange mit einer Leine hier erscheint, ist es nur eine Verzeichnnng des Flaggenstockes in derselben Weise, wie die Masten, vornehmlich der vordere, zu hoch ausgefallen sind.

Auch auf andern Schiffsbildern erblicken wir hier und da aufgerichtete Stangen, fast Pfosten, an welchen Abzeichen befestigt sind, oder die, beidseitig stehend, eher zum Tragen einer Plane (velum) als Sonnenzelt oder eines absperrenden Vorhanges, als zum Heißen eines Segels von praktisch nennenswerter Fläche bestimmt sind. Auf zweien der Segelschiffe im Hafen von Ostia sind am Hinterteil starke Stangen mit gabelartigen Enden aufgerichtet (in der Nachbildung bei Patin fehlen diese), dürfen aber unserer Ansicht nach nicht als Masten betrachtet werden; die Ausführung ist zu unordentlich und zudem stehen auf den Ruderschiffen des Lacus Fucinus hinten angelehnt ebenfalls derartige Stangen, die also bei den Wasserbauten an beiden Orten Verwendung fanden und mit Masten nichts zu tun haben.

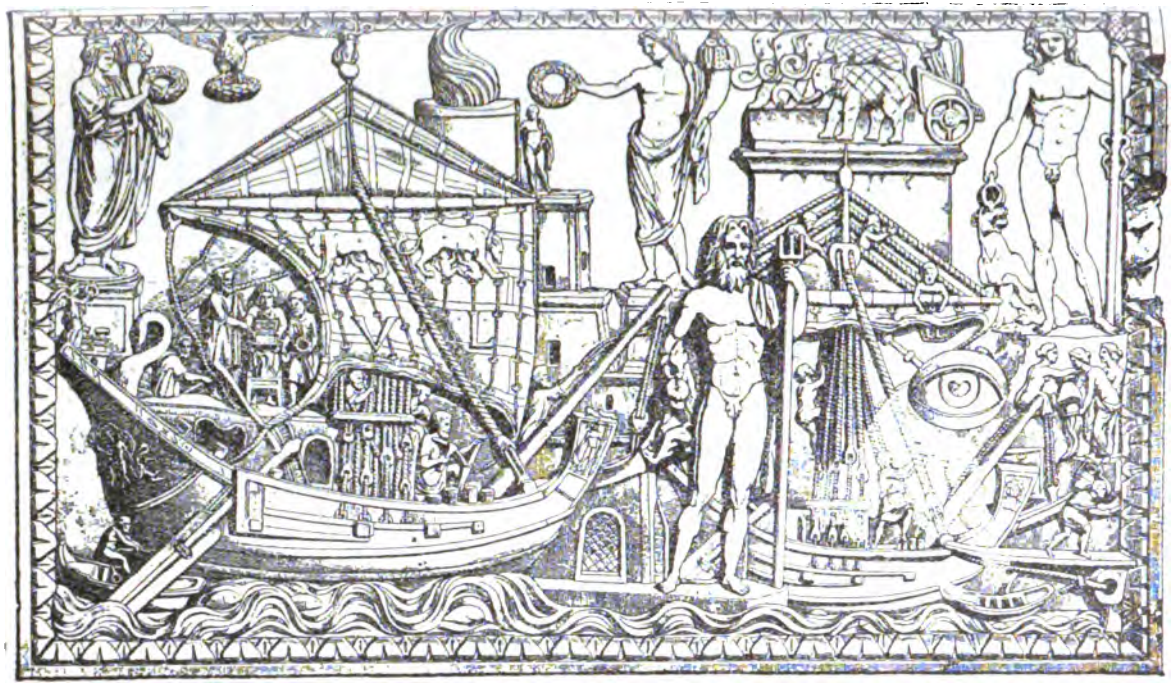
Das Torlonia-Relief

Wir sehen auf dem Torlonia-Relief, welches nur eine schematische Darstellung der Schiffe im Hafen mit der beschäftigten Mannschaft gibt, nicht aber Maße entnehmen läßt, auch die Verwendung des auf den Bug geneigten Kranmastes. Schwere Stücke werden damit, d. h. mit Hülfe der daran befestigten Gien aus- und eingeladen. Es schadet nicht viel, daß der Künstler den schweren Flaschenzug, der ja wohl drei Scheiben haben könnte, so obenhin wie nach oberflächlicher Betrachtung hingeworfen hat, indem der damit Beschäftigte zwei Läufer in Händen hat statt nur eines und die Scheiben in den Blöcken nicht wohl Raum finden. Wir werden durch naheliegende Versehen darauf aufmerksam gemacht, daß es sich nicht um pho-

tographische Treue, wie wir sagen würden, sondern um ein lebensvolles Bild in allgemeinen Zügen handelt, darin eine vielseitige Arbeitsrührigkeit auf engem Raume zusammengedrängt ist, einzelnes der größern Deutlichkeit wegen in übermäßiger Größe, gegenüber dem Schiffsrumpf z. B., ausgeführt wird.

Wird dies bedacht und soll nicht mehr herausgelesen werden, als der Verfertiger zu bieten imstande ist, dann hat es einen unschätzbaren Wert, sonst aber möchte es leicht zu einseitigen Deutungen Anlaß geben. Die beiden Fahrzeuge sind in starker Verkürzung gezeichnet, wodurch besonders bei demjenigen zur Linken das Hinterteil ungemein mächtig im Verhältnis zum gesamten Rumpf ausgefallen ist. Dadurch ist das Steuergeräte im Detail vor Augen geführt, so daß über die Verwendung der beidseitig durch Klüsen geschobenen Riemen mit dem breiten Blatt, dem starken Schaft und dem quer eingefügten Hebelarm zur Drehung des Blattes nichts mehr anzuführen ist. Der Steuermann ist seinem Amte gemäß mit dem an Backbord liegenden Riemen beschäftigt, wohl um ihn zu sichern oder auch einzuholen, da er doch nur Schaden nehmen könnte. Seitwärts ist die mit Brettern verkleidete Reling, die Verschanzung etwas ausliegend, das Heck wohl geformt, hoch und schön verziert. Vorn hat das Schiff keine Klüsen, ebenso keine Kranbalken, so daß die Anker, wenn solche auf der Reede fallen müssen, ihre Kabel durch die Steuerpforten beim Verankern von hinten, vorn aber von Deck auslaufend haben, auf der Schandeckskante mit Segeltuch oder Haut zu umwinden sind. Das stehende Gut, Seiten- und Vorstage sind überkräftig, doch genau in der Anlage und der Be-

festigungsart gezeichnet. Das Nämliche gilt von Brassen, Schoten und Gordingen, welche letztere in dem Großsegel mit den römischen Wölfinnen und den noch kleinen Ahnherren sehr verständlich wie zu unserem Anschauungsunterricht angeordnet sind. Die Seitenstage haben keine Webeleinen, dagegen auf dem Fahrzeug zur Rechten hinter dem Mast eine steile Leiter, die nicht nur hier an Land aufgestellt, sondern auch zum Gebrauch in See vorhanden zu sein scheint. Sie ist dafür etwas vom Maste abstehend, damit das Rack ungehindert gleiten kann. Die Boote beider Schiffe sind ausgesetzt. In dem Boote links ist ein Mann mit einer Reparatur beschäftigt, indem zur Zeit wenig Tiefgang vorhanden ist. Der Zimmermann ist an seiner Arbeit und Seeleute mit dem Teeranstrich des stehenden Gutes beschäftigt. Auf dem Kajütendach steht ein tragbarer Ofen, darin ein Feuer angemacht ist und von der Frau des Schiffers ein Gefäß aufgesetzt wird, während ein anderer Mann, der wohl auch hinter den Mast gehört, noch etwas beibringt, um nach der Weisung des Schiffers der Mischung im Topf noch etwas zuzufügen. Es wird diese Familienszene als Opferhandlung nach glücklicher Heimkehr aufgefaßt. Diese schöne Sitte war in Übung und paßte vielleicht auch noch in die Zeit der Erstellung des Reliefs, allerdings weniger als in diejenige des Augustus mit der staatlichen Erneuerung religiöser Gebräuche. In der geschäftigen Umgebung scheint Zeit und Ort recht ungünstig gewählt, daher möchte es die Vorbereitung für die Mahlzeit sein. Was hat aber der Schiffer selbst so vor aller Augen sich mit Kochversuchen abzugeben? Auf die Gefahr hin, verlacht zu werden, erblicken wir darin



Torlonia-Relief (Hafen von Ostia). Eine der wichtigsten erhaltenen bildlichen Darstellungen für die Kenntnis des Schiffes der Alten und seiner Ausrüstung, Takelung, Segel und Benützung des Vormastes als Kran.
(Vergleiche die Besprechung in dieser Abhandlung.)

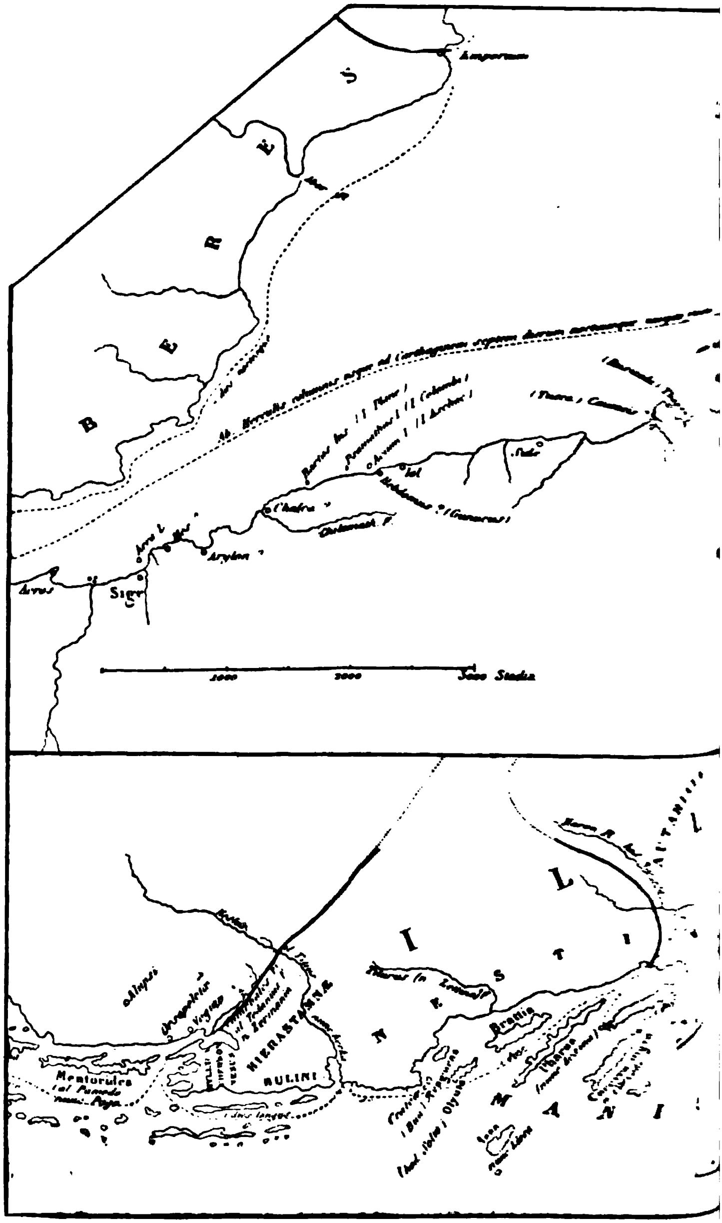
ebenfalls eine nützliche Arbeit, die dem Schiffer und seinem Gehilfen wichtig ist und wobei sich die praktische Frau nicht zu vornehm dünkt, mit Hand anzulegen. Sie kochen nämlich Pech und Wachs vermengt, bis die Masse die richtige Konsistenz hat, um dem Zimmermann und dem unten Beschäftigten zum Verpichen der Fugen ihres schwimmenden Wohnhauses nützliche Dienste zu leisten.

Das Fahrzeug rechter Hand ist wohl um eine Größenklasse geringer in allen Teilen, sonst aber ähnlich gebaut. Darauf weist schon die Art der Befrachtung hin. Es hat Öl oder Wein in irdenen Gefäßen geladen, welche über die Laufplanke an Land geschafft werden. Möglicherweise sind es Arbeitsleute vom Land, d. h. im Seeport ansäßige Männer, welche mit dieser Arbeit sich zu befassen haben, Schauerleute, die Nachts gern ihre Ruhe haben, daher die Deckplanken nur betreten, wenn die Landfesten ausgebracht werden, und sie wieder verlassen, wenn sie loszuwerfen sind. Was von der Mannschaft an Bord geblieben ist, es sind ihrer fünf, was zur Not auf diesem Küstenfahrer ausreicht, wird mit seemännischer Arbeit beschäftigt. Der Mann, welcher über die Rahe gelehnt auf dem Fußpferd steht, scheint die Gordinge zu klaren, damit das Segel wie auf dem andern Schiff trocknen oder sonst auslüften kann. Einer steigt auf die andere Seite der Rahe empor, zwei andere teeren. Es ist klar, daß nicht vier Topnanten zu dieser nämlichen Rahe gehören, denn der Mann bewegt sich ja darunter durch, sondern sie sind so gezeichnet, wie wenn eine Anzahl von Schiffen in einer Linie liegen würden.

Es erübrigt noch, einen Blick auf das Verdeck des Küstenfahrers zu werfen. Kein Zweifel, wir haben hier wiederum die gewölbte Erhöhung des Verdeckes vor Augen, die sich nach dem Standort der auf See am Steuer Befindlichen abflacht, vorn aber, vor den Seitenstagen in senkrechtem Abschnitt endet. Hier ist das Boot, in welchem auf dem unbeschädigten Reliefbild ein Mann an der Schiffsseite beschäftigt gewesen zu sein scheint (denn es führt wie beim erstern kein Boottau an Verdeck), zu Wasser gebracht. Dasselbe ist auch viel kürzer als jene Wölbung, würde umgekehrt auf die Deckbalken gelegt bei weitem nicht die nämliche Höhe erreichen, noch nach hinten zu in angegebener Weise abflachen, oder vorn dann wie senkrecht abgeschnitten sein. Es ist also gewiß: diese Größenklasse der Küstenfahrer, wenn auch in ganz ähnlicher Bauart wie diejenige der größern Schiffsform, hatte statt eines Deckhauses mit ebenem Dach und fensterähnlichen Seitenöffnungen ein derart gewölbtes Deck bis vor die Seitenstagen, woselbst sich der (verschließbare) Eingang zum Schiffraum befand, und es konnte der Kenner an dieser Eigentümlichkeit schon aus weiter Entfernung die betreffende Größenklasse genau angeben. Aus diesem Grunde also prägte sich dem Zeichner des Theseusschiffes diese uns auf den ersten Blick befremdliche Deckform, welche selbst ein so geübter Kenner wie Breusing als umgelegtes Boot ansah und der vertraute Fachmann Smith als nebensächlich oder fehlerhaft ganz außer acht ließ, so fest ein, daß er sie bei der Darstellung eines kleinen Fahrzeuges als charakteristisch angeben mußte.

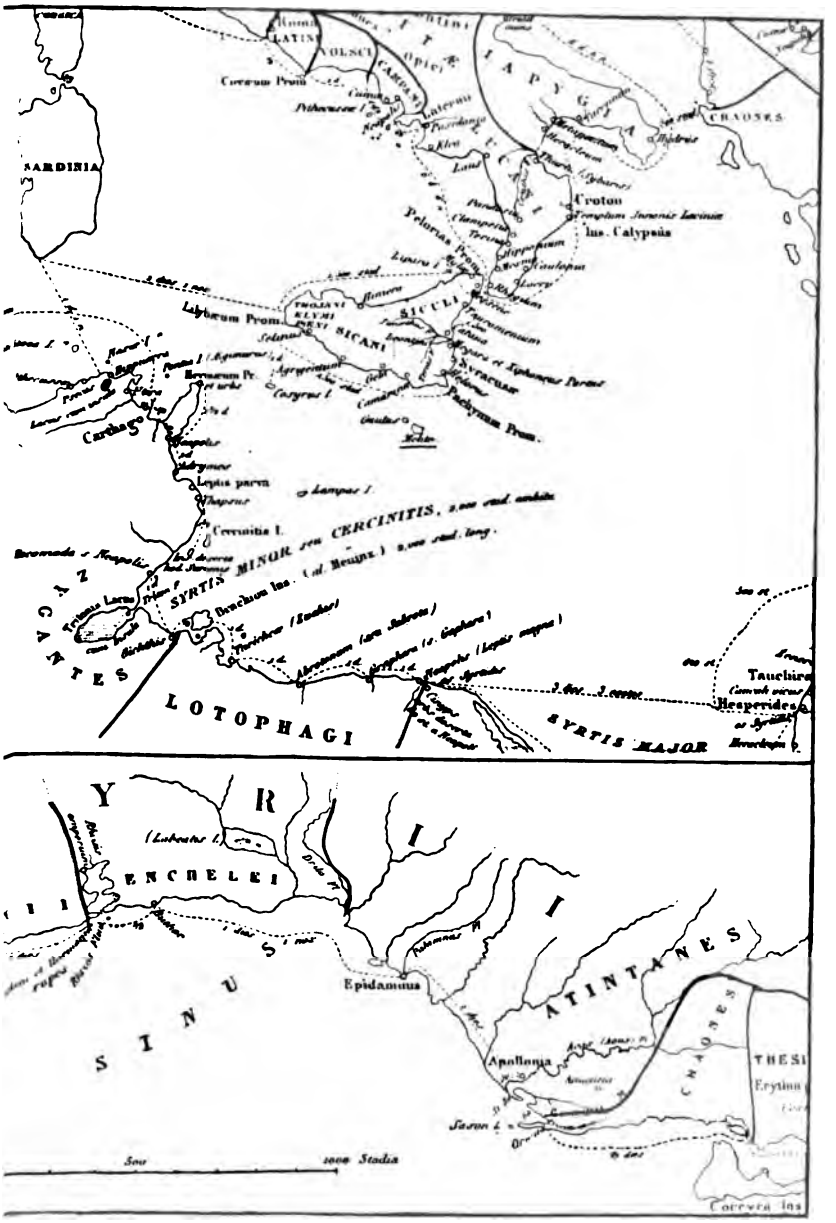
Weiteres Schiffsgerät

Irregeleitet durch die kleinen Abbildungen der antiken Anker wurde denselben oft kein Stock zugeschrieben, wodurch der zweiarmige Anker nicht mehr als ein anderes Stück Eisen von demselben Gewicht sein würde, indem ohne Stock die zweiarmigen Anker nicht fassen konnten. Es ist dabei gleichgültig, ob sie zu Flunken oder Palmen verbreitert waren oder nicht. Nur der heutige vierarmige Bootsanker, dessen Gewicht den leichten Stücken der Alten etwa gleich ist, kann ohne Stock Grund fassen, weil unter den gekrümmten Armen stets zwei fest auf dem Boden liegen und in wenig tiefem Wasser durch Anziehen des fast horizontal verlaufenden Ankertaues greifen müssen. Bei dem zweiarmigen Schiffsanker ist der rechtwinklig zu den Armen stehende Ankerstock notwendig, um durch seine Lage flach auf dem Meeresboden die Arme senkrecht zu stellen und beim Anziehen des Kabels die Flunke zum Greifen zu zwingen, sofern der Grund nicht felsig ist, sondern ein Eindringen der Spitze möglich macht. Zweiarmige Anker ohne Stock würden nicht viel mehr ausmachen als ein schwerer Bleiklotz oder ein Sack voller Steine, an einem Tau befestigt und in seichtem Grunde ausgeworfen. Wenn in vielen Bildern ein Anker ohne Stock zu sehen ist, so ist dies nur wegen mangelnder Perspektive der Fall, indem beide Arme in der Bildebene, der Stock also in einer Senkrechten dazu liegt und sich nur durch seinen Querschnitt bemerkbar machen könnte, was bei dem aus kleinern, mit eisernen Reifen zusammengetriebenen Balkenstücken eher als bei dem dünnen eisernen Stock der Fall ist. Nur der Ankerstock machte



Nach den Angaben im *Periplus*. Oben: Teil der

An bei



es westlichen Mittelmeeres. Unten: Teil der Ostküste der Adria, mit der Insel Melita.

am zweiarmigen die Erfindung aus, ohne denselben wäre er nur ein plumper doppelter Fischhaken ohne jeden Zweck. Ein Fahrzeug kann nicht nur vor Anker gehen, wenn das Senkblei die ihm entsprechende Tiefe und günstigen Ankergrund angibt, sondern auch auf offenem Meer bei beliebig großer Tiefe. Natürlich sitzt es, wie von vornherein klar ist, nicht fest wie bei 15 Faden an Kabeln von 30 Faden, sondern es bewegt sich auch etwas unter Winddruck und Wellenkraft, doch verhältnismäßig wenig. Für ein Boot ist die ganz einfache Vorrichtung schon angegeben. Jeder schwere Gegenstand von einigem Querschnitt, an einer Leine bis unter die Oberflächenbewegung versenkt, bildet eine Verankerung dieser Art, und weil das Boot dabei dem Winde wenig Fläche zum Angriff darbietet, ist sein Ort wenig veränderlich. Ein Fahrzeug dagegen braucht schon einen Gegenstand von großer Fläche, um daran merkbaren Halt zu finden, weil Rumpf, Top und Takel zusammengenommen dem starken Winde selbst von hinten eine große Angriffsfläche darbieten. Nachgeschleifte leere Kabel hemmen schon die Fahrt, mehr noch, wenn sie an ihren Enden beschwert sind. Am besten wird hierzu eine große starke Spiere, eine Ersatzrahe, verwendet. Mit Ketten oder in Ermangelung solcher durch zwei Anker beschwert, wird sie im Wasser sinken und kann durch an Tauen befestigte leere Tonnen oder eine andere Spiere auf die gewünschte Tiefe gebracht werden. An beiden Nocken der eingesenkten Rahe werden längere Taue befestigt, welche nach dem Loslassen dieses Treibgeschirres von beiden Schiffseiten angeholt und um Boller befestigt werden, bis die beschwerte Rahe senkrecht zur Kielrichtung steht.

Bei starkem Wogengang waren die Steuerriemen der Alten schwer oder gar nicht zu handhaben, so daß sie eingeholt werden mußten oder brachen. Das Schiff konnte aber doch nicht ohne einige Steuerung bleiben. Es lief ja stets Gefahr, an den Wind zu laufen, und einmal von den Wogen an der Seite gefaßt, war es auch rettungslos verloren. Da mußte nun die Steuerung mit dem Treibgeschirr nachhelfen und Sicherheit gewähren. Durch stärkeres Anholen des einen oder andern Verbindungstaues (wozu es, da die Steuerriemen eingeholt waren, durch diese Klüsen oder Pfosten geführt und binnenbords über eine Scheibe gelegt wurde) konnte das Schiff in seiner Kielrichtung erhalten, also gesteuert werden. Dazu brauchte es keines Kompasses noch sichtbarer Gestirne: die aufleuchtenden Wellenkämme, die Bewegung des Schiffes mit Kopf und Stern wie das Sausen des Sturmes um die Ohren ersetzten beides und ließen auch in stockdunkler Nacht die Richtung vor dem Winde nicht verfehlen.

Schiffstypen und Hafenanlagen

Unter den bisher angeführten Segelfahrzeugen, in Bezug auf ihre Tragfähigkeit angesehen, wurden hauptsächlich drei Größenklassen unterschieden. Es sind zwei verschiedene, ähnlich getakelte, doch wesentlich in den Größenverhältnissen unterschiedene Formen unter den Küstenfahrern, die meist als Öl- und Weinschiffe bekannt sind, von denen aber die größern auch Fahrten von Süditalien nach dem ägäischen Meere und Asien unternahmen. Über ihnen steht das Getreideschiff Alexandriens, welches einen eigenen Typus darstellt, wenn

natürlich auch darunter verschiedene Stufen vorhanden sind. In gewissem Sinne können in normalen Zeiten auch die Transporter als eine eigene Schiffsklasse erwähnt werden, insbesondere wenn dieselben für den Pferdetransport eingerichtet waren. Sobald indessen die Not drängte, wurden auch andere Fahrzeuge, die sich einigermaßen dazu eigneten, zu demselben Zweck in Dienst gestellt, was auch leicht begreiflich ist. Von den Eilschiffen als Beförderer von Depeschen oder hervorragenden Personen wurde gesprochen. Diese zählen meist zu dem gemischten Typ, das heißt der Verwendung von Riemen und Segeln.

Der allgemeine Eindruck, welchen der Mastenwald in den Handelsemporien wie Alexandrien, Karthago oder Puteoli mit den verschieden angeordneten Gruppen nach Warengattungen und Bestimmungsort, neben dem Leben an Bord und an Land auf den Beobachter jener Zeit machten, konnte nicht wesentlich von dem verschieden sein, den wir beim Durchwandern der Docks etwa von Hamburg oder London empfangen. Waren, Schiffsformen, Seeleute und Sprachen der ganzen bekannten Erde, sonnverbrannte Schiffer in Landgehtracht, Matrosen der verschiedensten Küsten und Inseln, bedächtige Kaufleute und feilschende Makler, dazu der Lärm der Krane und Karren, alles in einer Wolke von Teergeruch, selbst die großen farbenschillernden Flecke auf der Wasserfläche, es ist wirklich alles bis auf die vornehmen Reisenden und furchtsamen Emigranten schon vor zweitausend Jahren dagewesen. Auch die aufgestapelten Waren, je nach ihrer Art dem Wetter ausgesetzt oder sorgsam mit geteerten Tüchern bedeckt, Rippschläger, Segelmacher und Schiffzimmerleute, Fahr-

zeuge, welche von weiter Reise einlaufen und daher vieles nötig haben und gegen Geld mit allem Möglichen beglückt werden sollen, Herbergsväter, die für Heimkehrende das freundlichste Gesicht, für leergemachte Seeleute noch Spott haben, Schutz- und Wachleute, Lagerhäuser mit Gruppen stämmiger Ladeknechte, außerhalb der Hafenmauer als einsame Hochwarte der Leuchtturm und stadtwärts Verkaufsbuden und Schenklokale mit männlichem und weiblichem Gesindel, es ist in den Hauptzügen sich gleich geblieben. In dem Marktgewühl einige sonderbare Erscheinungen, Männer, welche sich an die Spottreden des Gesindels wenig kehren, täglich bemüht, im Strudel der Versuchung Einzelne zu retten. Es ist nicht zu verwundern, daß sie damals schon an der Arbeit waren, wohl aber, daß ihre heutigen Ebenbilder nach allem, was wir zu sehen bekommen, mit dem Werke erst begonnen zu haben scheinen.

Auch die verschiedene Größe der Fahrzeuge selbst wie ihre Liegeplätze in verschiedenen Quais oder Abteilen und in verschiedenen Häfen mit der stolzen Absonderung der Kriegsschiffe sind sich ähnlich geblieben. Die Maße sind nur in Ausnahmen angegeben, wo es sich um hervorragende Leistungen der Schiffsbautechnik handelte. Nach einer solchen Angabe wird der Raumgehalt berechnet, nicht aber das Gewicht der eingenommenen Fracht ermittelt, was nur ungefähr möglich ist, während umgekehrt aus der Menge und dem Gewicht der gelöschten Fracht bei voller Belastung nur annähernd auf die Schiffsform geschlossen werden kann. Die heutigen Angaben in „Register Tons“ beziehen sich auf den Hohlraum, ebenso ist eine „englische Ton“ ein Frachtraummaß von 1,13 Kubikmeter, daher in Ge-

treide oder Blei ebenso verschieden wie das Verhältnis der spezifischen Gewichte angibt. Die „englische Tonne" als Gewicht ist ungefähr (16 kg schwerer) gleich der Tonne, die zehn Kilozentner ausmacht. Es wird in der Verwechslung dieser Maße sehr viel geleistet und es ist doch naheliegend, einzusehen, daß ein Fahrzeug seinen Raum mit Waren, welche bei kleinem Gewicht in große Kisten verpackt werden müssen, ganz angefüllt haben kann, also befrachtet ist, ohne zur Tiefenmarke zu sinken, der Schiffer daher für die vereinbarte Fahrt nach dem Raum, nicht nach dem Gewicht bezahlt werden muß; anderseits dasselbe Fahrzeug mit Erzen oder Metallbarren nur einen Teil des Laderaumes ausgefüllt hat und trotzdem schon bis zur Ladelinie gesunken ist, also nicht mehr an Fracht einnehmen kann. Durch die Verwechslung einiger Angaben des Raumgehaltes mit den Lasten zeigte sich einige Überraschung beim Überblick der wirklichen Ladefähigkeit der großen Mehrzahl älterer Fahrzeuge des innern Meeres.

Als die erste Größenklasse in der Handelsmarine jener Zeit können die Getreideschiffe Alexandriens bezeichnet werden, obschon für Karthago und den Archipel andere Ziele maßgebend waren. Zu derselben Klasse sind einige Transportschiffe zu zählen. Gleich Admiralschiffen ragen einzelne besonders erwähnte und angestaunte aus der Linie der übrigen hervor. Dazu ist zu rechnen das Transportschiff, welches unter Caligula einen der neuen Obelisken Ägyptens über Meer trug und als Ballast, da der 24 m lange Monolit natürlich an Deck liegen mußte, 120,000 Scheffel Linsen eingenommen hatte. Mit ihm in ungefähr derselben Rangordnung steht die „Isis", das durch widrige Winde nach

dem Pyräus verschlagene Getreideschiff, welches wie das erstere über 2000 Tonnen Tragkraft besessen hat. Von dem Schiff, mit welchem Josephus seine Reise nach Rom antrat und welches auf hoher See im Sturme sank, ist nur angegeben, daß es 600 Personen an Bord hatte, daher ebenfalls in die erste Klasse zu rechnen ist, wie noch einige wenige mehr. Das Schiff des Paulus gehört noch zu den größern Getreideschiffen Alexandriens, die einem und demselben Typus angehören, obgleich ihre Ladefähigkeit in den weiten Grenzen von 500 bis über 2000 Tonnen sich bewegt. Es ist uns schwer, für Fahrzeuge des Mittelalters, wenn sie auch als Ausnahmen angeführt sind, größere Zahlen einzusetzen, obwohl sie auch nicht geradezu bestritten werden dürfen. Festgehalten muß werden, daß solche von 262 Tonnen schon als sehr große Lastschiffe bezeichnet werden (Strabo C. 151), also, was recht verständlich ist, einer Brigg unserer Zeit, die mehr als 500 Tonnen tragenden aber einer Bark gleichzusetzen sind. Strabo kannte das innere Meer und die Hilfsmittel der Seeleute; wenn er deshalb im Westen für ein sehr großes Schiff die 10,000 Lasten angibt und für den Osten mit seiner entwickelten Seefahrt statt des römischen das griechische Maß zu Grunde gelegt wird, so ergeben sich Fahrzeuge des hauptsächlichsten Frachtverkehrs von 262 bis 394 Tonnen; mehr kann, ganz wenige Ausnahmen abgerechnet, nicht zugegeben werden.

Diese bildeten den Kern der Kauffahrteiflotten auf den größern Seewegen zwischen den Handelsemporien. Der Zahl nach stunden sie immer noch weit zurück hinter den vielen Einmastern von 86 bis 150 und mehr Tonnen Gehalt, sowie den noch kleinern Fahrzeugen

von 2—3000 Amphoren Tragfähigkeit, welche einer Segelwolke gleich alle Küsten umschwärmten und die kleinern Ladeplätze und Absatzorte aufsuchten. Im heutigen Seeverkehr ist, soweit Segelschiffe in Betracht kommen, der durchschnittliche Raumgehalt 4 bis 500 Registertons. Dieser Durchschnittsgehalt wird sofort auf 2—300 Registertons erniedrigt, wenn die untere Grenze nicht bei 50 Tons festgehalten wird. Es wird sofort klar, wie geringen Einfluß die „Seegrößen" in ihrer Vereinzelung auf das Gesamtergebnis ausüben, ungefähr so wie auch die Riesenvermögen Einzelner vor dem Arbeitsertrag der Menschheit wenig bedeuten. Infolge der einseitigen Beizählung kleinerer Küstenschiffe sind die Zahlen für verschiedene Länder und selbst bei einem und demselben Lande häufig voneinander abweichend. Für das innere Meer müßte die untere Grenze schon bei 25 Tonnen Tragfähigkeit angenommen werden und dürfte als allgemeiner Ausdruck unserer Darstellung die mittlere Belastung der damaligen Handelsflotte nicht höher als auf 4 bis 5000 Lasten oder rund 100 bis 130 Tonnen geschätzt werden.

Über die Ernährung der Mannschaft an Bord mögen noch einige Notizen am Platze sein. Die Naturalverpflegung bestand vorwiegend in Getreide, welches teils in Korn oder schon gemahlen, teils zu Brod verbacken mitgeführt wurde. Das Gerstenmehl rührten sich die Mannschaften mit Wasser oder Öl zu einem Kloß ein. Außer den Klößen gab es an Bord Hartbrod, Schiffszwieback aus Weizenmehl; ferner Pöckel- und Rauchfleisch und Salzfisch. Als Zukost dienten Käse, Zwiebeln und Knoblauch, welche in kleinen Netzen mitgeführt wurden. Zu trinken gab es für die Mannschaften

für gewöhnlich Wasser, in besondern Fällen auch Wein. Das Maß und die Art des mitzunehmenden Proviants richtete sich selbstredend nach der voraussichtlichen Dauer der Fahrt. Um unterwegs das zur Speisebereitung vorhandene Getreide mahlen zu können, wurden Handmühlen an Bord mitgeführt. Auf den Kriegsschiffen teilten sich die Mannschaften in Speisegenossenschaften, was auch auf Handelsfahrzeugen bei einer größern Zahl von Passagieren anzunehmen ist.

Nach den obigen Angaben lassen sich bei gewöhnlicher Fahrtdauer hinreichend abwechselnde Mahlzeiten herrichten, sofern nämlich Feuer angemacht werden kann, sonst muß es eben bei Zwieback, Rauchfleisch und Zwiebeln oder Resten des abgekochten Salzfleisches bescheidener zugehen, doch ist auch hierbei kein Mensch verhungert. Die Einteilung in Speisegesellschaften ist auch jetzt noch üblich. Bei der Mannschaft ergibt sie sich aus den beiden Wachen von selbst, für die Passagiere ist sie aus vielen Gründen notwendig, Einzelne wären ja oft Tage hindurch nicht imstande, ihren Speiseanteil abzuholen.

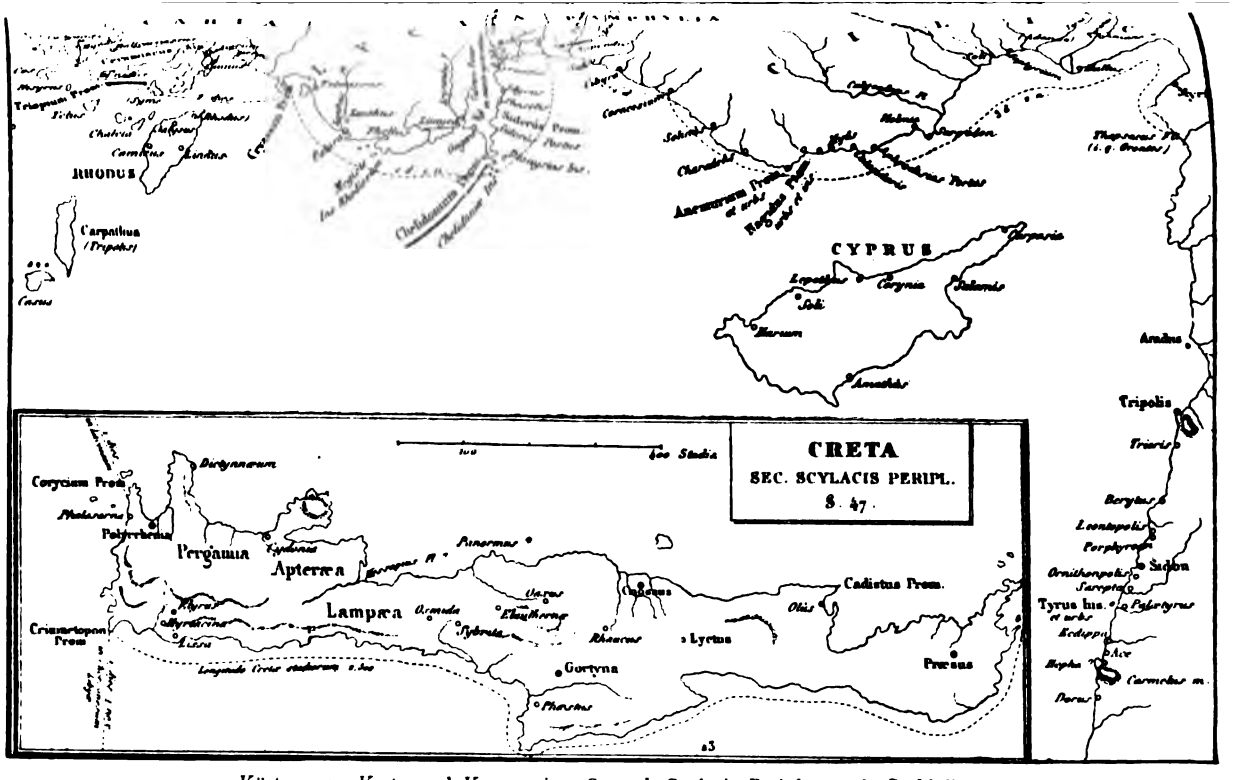
NAUTISCHE HILFSMITTEL
(*Periplen und Stadiasmen*)

Eine Entfernungsangabe wie folgende (Strabo C. 645): „Von Chios bis Lesbos sind mit Südwind etwa 400 Stadien," ist auf den ersten Blick ungehörig, weil dieselbe bei anderer Windrichtung überhaupt stets die nämliche bleibt. Darin liegt indessen der deutliche Hinweis auf die Stadiasmen, und es ist bei den vielen für Schiffer wichtigen Mitteilungen

klar, weshalb Strabo ebenfalls zu den Verfassern ein
Stadiasmus gezählt wurde. Mit Leichtigkeit läßt s
aus seinem Werke dasjenige herausschälen, was ein
Periplus wichtig macht. Solche benutzte er vielfach
Stellen, wo seine Beobachtung nicht ausreichte, z
insbesondere den Epheser Artemidor (100 vor uns
Zeitrechnung), dessen elfbändiges Werk, der Peri
seiner Reisen auch das innere Meer behandelte. V
andern nennt der spätere Marcian: Timosthenes d
Rhodier, welcher Chefpilot des zweiten Ptolem
wurde; nächst ihm Erastothenes, welchen die Bewoh
des alexandrinischen Museums (oder vielmehr s
Gegner Artemidor) Beta nannten; nach diesen Pyth
der Massilier, Isidorus von Chorax und der Pilot Sosan
welcher über Indien schrieb, und Simmeas der Verf
eines Welt-Periplus; neben diesen Apelles von Cyren
Enthymenes der Massilier, Phileas der Athener, An
thenes der Thasianer, Cleon von Sizilien, Eudoxus
Rhodier und Hanneo der Carthager, von denen ei
Segelanweisungen über Teile oder das ganze in
Meer, andere über die äußere See geschrieben ha
Ferner: Scylax von Caryanda und Botthaeus, we
beide Distanzen zur See bei Tagsegelung, nich
Stadien, erklärten. Die noch vorhandene Abschrift
Kopie vielleicht in zehntem Grade, von welcher
Exemplare in vieler Hände befanden, eine San
arbeit aus dem vierten Jahrhundert vor Christus)
hält Distanzen in Stadien neben solchen in Tagsegelu
Die oben angeführte Stelle aus Strabo will nach
damaligen Gebrauch kurz sagen: Von Chios nach L
ist es bei Südwind eine schwache Tagsegelung.
dem Autorenverzeichnis des Marcian sind mehrer

men unbekannt, oder ihre Werke nicht, auch nicht in Bruchstücken erhalten. Andere sind ausgefallen und die Reihenfolge ist keine chronologische. Die Einschaltung des Geographen Eratosthenes ist eine sinnlose, was bei der Abschreibetätigkeit des Marcian nicht verwunderlich ist, aber auf seinen Gewährsmann Artemidor hinweist, also durchaus nicht aus Wohlmeinenheit erfolgte. Wichtig ist für unsere Arbeit die langandauernde Benützung der marcianischen Sammlung, so daß noch Constantinus Porphyrogenitus (den wir bei der Besprechung des dalmatinischen Melite zu erwähnen haben) dieselbe benutzte, also aus keiner Quelle ersten Ranges schöpfte. Diejenigen, welche vom äußern Meere schrieben, fallen hier nicht in Betracht, doch sind die in vielen Stücken hervorragenden Ozeanbeobachter Posidonius und Pytheas (erster für Gades, letzterer für das Nordmeer) nicht zu übergehen.

Der vielgenannte Artemidor befaßte sich auf seiner Reise außerhalb der „Säulen" auch mit Beobachtungen, doch sind dieselben nicht geeignet, ihn in dieser Hinsicht zu empfehlen. Er findet den scheinbaren Sonnendurchmesser bei Untergang der Sonne viel größer, als Posidonius richtig aus der Strahlenbrechung erklärte. Auch die Wahrnehmung über das Ende des Flutphänomens beim heiligen Vorgebirge, wie der Anbruch der Nacht ohne jede Dämmerung sind mindestens recht oberflächlich. Über das erythräische Meer hat er andere Berichte verwendet oder vielfach abgeschrieben. Daneben bemühte er sich, und das ist hier die Hauptsache, für Klarheit in den verwendeten Grundmaßen. Die Hauptergebnisse seiner Reisen in den Distanzbestimmungen finden sich zum Teil in Strabo verwendet



Küsten von Kreta und Karamanien. Secund. Scylacis Periplus nach C. Müller.

und waren um die Mitte des ersten Jahrhunderts unseres Zeitraumes allen Gebildeten zugänglich.

Der Periplus nach Scylax enthält, wie bemerkt, Distanzangaben in Stadien und solche in Tag- oder Nachtsegelung ausgedrückt. Alle Fahrten sind bei günstigem Wind angenommen. Dabei ergaben sich gleichwohl bedeutende Unterschiede, indem für einzelne Richtungen nur selten recht günstige Winde und dann nur leichte erwartet werden konnten, während für kühnere Fahrten, wie von Karthago nach Westen oder umgekehrt, solche nach Erfahrung fast gesetzmäßig eintrafen und benutzt wurden. Aus dem Wechsel der beiden Distanzangaben wurde gefolgert, daß verschiedene Periplen zusammengearbeitet worden sind. Das ist auch aus andern Gründen sicher gestellt. Es kann aber noch eine weitere Erklärung beigezogen werden. Für wohlbekannte Küstenstrecken am Festlande oder an den Inseln wurden wie zum Vergleich beider Maße sowohl als zur Ermittlung der Segeltüchtigkeit des Fahrzeuges beide Formen angewendet. Die Stadienangaben scheinen auch da bevorzugt, wo nicht auf gleichmäßigen Wind zu rechnen war, wie etwa vor den Nilmündungen, im Süden von Kreta etc. Das mag Zufall sein und ist hier nicht weiter zu verfolgen. Auffallend ist die gelegentliche Angabe der Distanz für außen um oder innen um, dem Lauf der Küste folgend. Hierfür nur ein Beispiel: Von Leuce an der afrikanischen Küste bis nach Chersonesus am Marcotissumpf findet sich für außen um angegeben ein Tag und eine Nacht, der Küste entlang aber zwei Tage und zwei Nächte. Die Bucht ist ganz flach und die beiden Schiffswege in Wirklichkeit ganz gleich lang, es beansprucht die Küstenfahrt aber doch ungünstiger

Windverhältnisse wegen die doppelte Zeitdauer. Solche Beispiele erweisen die Sorgfalt, mit welcher die verschiedenen Mitteilungen der Seeleute verarbeitet wurden, mit der einfachen Erwähnung dieser Tatsachen forderten sie zum Nachdenken auf. Schließlich nur noch ein Beispiel über die nicht zu verachtende Genauigkeit, welche der weiterhin berührten Fahrt von Karthago nach den Säulen an die Seite zu stellen ist und woraus hervorgeht, daß es besser gewesen wäre, den Scylax durch verbesserte Daten zu ergänzen und teilweise zu berichtigen, statt auf unrichtigen Voraussetzungen beruhende Rechnungsergebnisse anzunehmen, wie bei der Ermittlung der Distanz: „Sizilische Straße" zu den „Säulen", nach Polybius.

Von Ascalon nach Thapsacus beträgt die Entfernung rund $4^1/_2$ ° oder 270 Seemeilen. Scylax hat 2700 Stadien, somit 10 auf die Seemeile und die Breitenminute. Dieses aus vielen Einzelfahrten genommene Ergebnis zeigt, welcher Ausbildung die alten Periplen fähig gewesen wären und eine wie bedeutsame Grundlage für die Karte des römischen Reiches sie geboten haben.

Der Stadiasmus des großen Meeres (von einem unbekannten Verfasser) ist *nach* Ptolemäus abgefaßt, da Längen und Breiten dessen Geographie entnommen sind. Der Hauptteil derselben ist aber aus ältern Schriften zusammengearbeitet. Strabo sagt in Widerlegung des viel zu großen Rechnungsergebnisses des Polybius, nach allgemeiner Annahme betrage die Entfernung von der sizilischen Straße zu den Säulen 12,000 Stadien, von Südsardinien aus daher 9000 Stadien, d. h. noch immer bei zwei Gradlängen mehr als die wirkliche Distanz ausmacht.

Was will das bedeuten gegen die 10° Überschätzung, welche ein Jahrhundert später in Alexandrien in die Wissenschaft eingeführt wurde? Da würden die Schiffer im neu aufblühenden Karthago bei solchen Zumutungen ihre Köpfe geschüttelt und wenn nicht auf Scylax, so doch auf Hanno und vor allem auf die eigene Erfahrung hingewiesen haben.

Der erwähnte Stadiasmus ist also eine Zusammenfügung aus ältern Quellenschriften, die mindestens bis auf Artemidor (natürlich je nach den verschiedenen Küsten und Inselgruppen auch auf verschiedene Autoren verweisend) zurückreichen. Neuere Städtenamen wie die Auslassung der zerfallenen führen in dem Hauptteil auch in die ersten Jahrzehnte nach dem Anfang unserer Zeitrechnung.

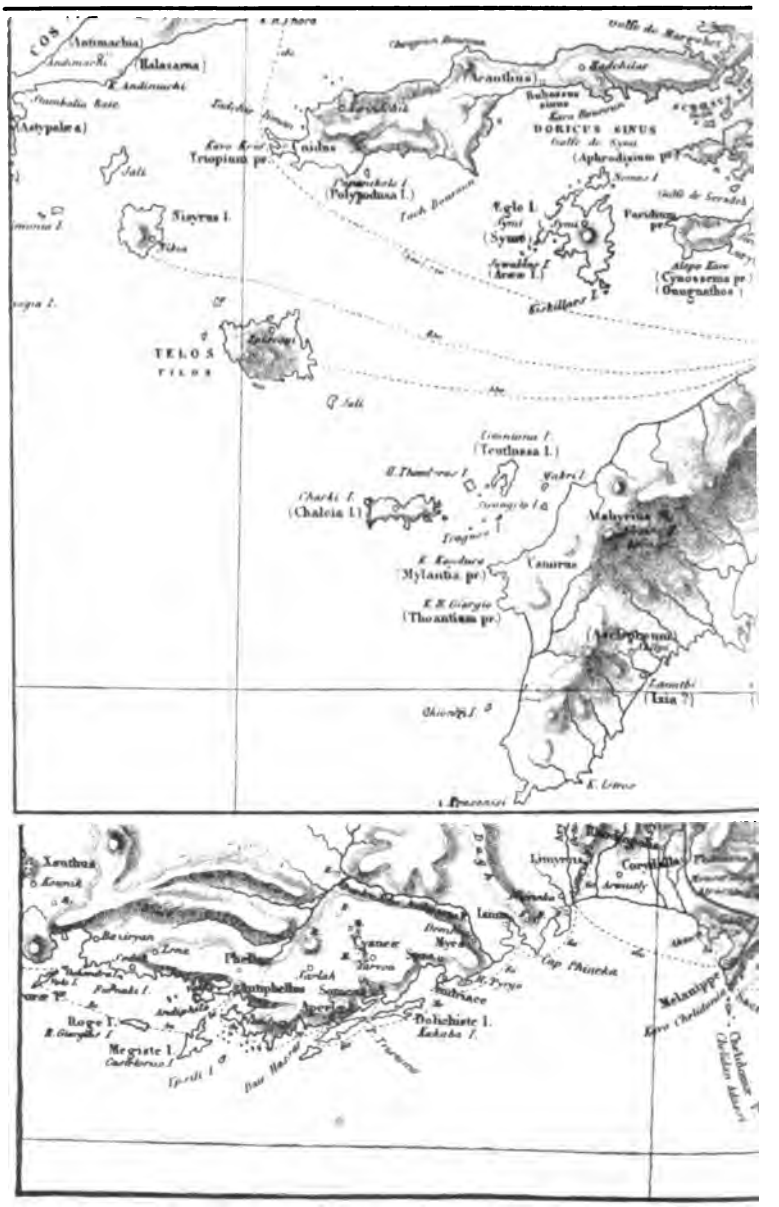
Die Hauptangaben einer solchen Segelanweisung für die Fahrt von Leptis durch die kleine Syrte nach Karthago lauten:

„Aus See kommend siehst du ein niedriges Land, vor dem kleine Inseln liegen. Bist du näher gekommen, so siehst du eine Stadt an der See, eine weiße Düne und einen Strand. Auch die ganze Stadt hat ein weißes Aussehen. Einen Hafen hat sie nicht, du liegst aber sicher bei Hermaion. Übrigens heißt die Stadt Leptis."

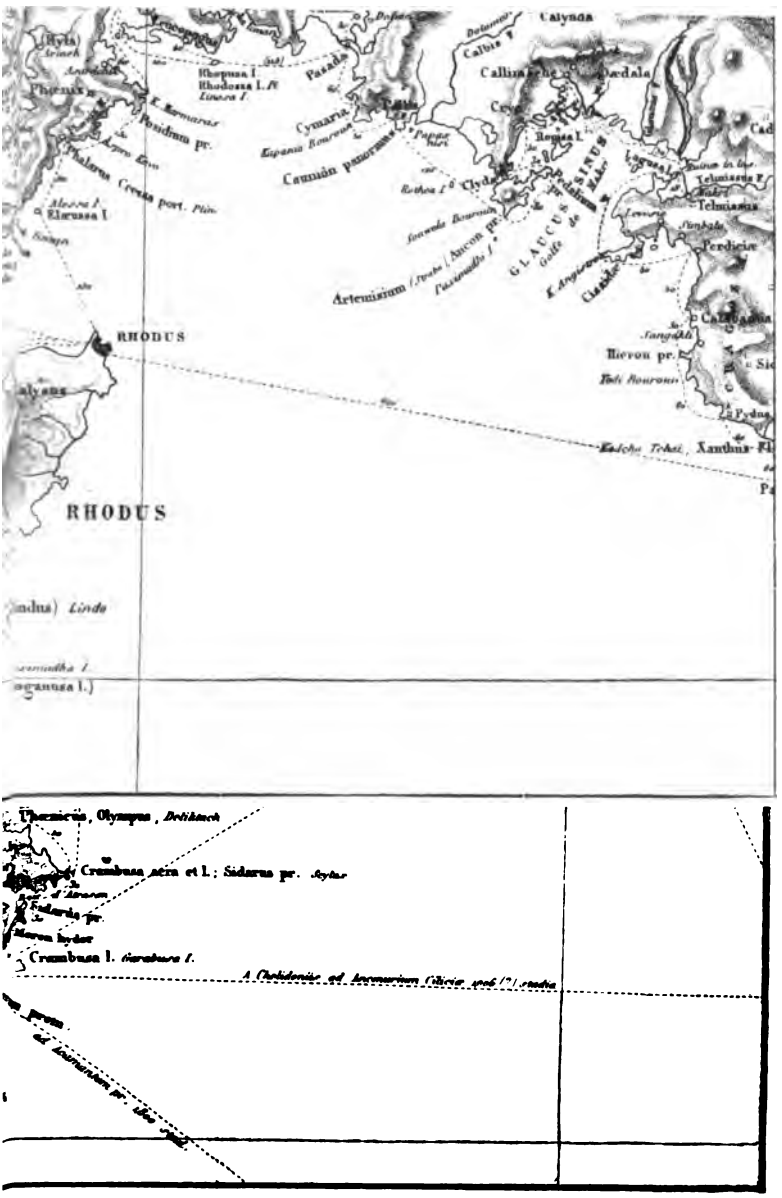
„Von Leptis bis Hermaion sind 15 Stadien. Es ist ein Anlegeplatz für kleinere Schiffe."

„Von Hermaion bis Gaphara sind 200 Stadien. Das Kap bietet auf beiden Seiten einen Anlegeplatz. Es hat Trinkwasser."

„Von Gaphara nach Amaraia sind 40 Stadien. Das Bollwerk bietet eine Schutzlage. Es ist Trinkwasser zu haben. Neben dem Flusse liegt ein Ackerfeld. Der



Südküste von Kleinasien, d. h. *Pamphilien*, *Lycien* und
Nach dem Stadiasmus eingetragene Bezeichnungen. Oben westlicher,
bleibt sichtbar, weil des Raumes halber d



Caria nebst Rhodus, vom Kap Chelidonia bis Cnidus.
unten östlicher Teil. Nur ein kleines Stück der pamphilischen Küste
r tiefe Golf von Attalia wegfallen mußte.

Fluß heißt Oinoladon. (Von hier bis Gergis sind 1790 Stadien.)"

„Von Gergis nach Menix sind 150 Stadien. Die Stadt liegt auf einer Insel, die vom Festland 8 Stadien entfernt ist und eine ziemliche Anzahl von Städten hat, aber jene ist die Hauptstadt. Es ist die Insel der Lotophagen. Auf ihr befindet sich ein Altar des Herakles, der für den größten ausgegeben wird. Menix hat einen Hafen und Trinkwasser. Alles in allem sind von Leptis nach Menix 4300 Stadien und von da nach Tapsos 1920 Stadien."

„Diese (hier übergangenen) Städte haben Häfen; weil aber Untiefen davor liegen, verkehren nur mäßig große Fahrzeuge dort. Acholla, Salipota und Kidiphta gegenüber liegt 120 Stadien vom Festlande entfernt die Insel Kerkina. Von der Insel Menix nach der Insel Kerkina durch See sind 750 Stadien. In der Richtung von Thena nach Kerkina erstrecken sich Untiefen bis an die Stadt. Von Kerkina nach Tapsos sind 700 Stadien. Von Tapsos 80 Stadien in nördlicher Richtung liegt in See eine schöne Insel, die einen Hafen und Trinkwasser hat. Diese Inseln umgrenzen das kerkinische Meerbecken. (Von Tapsos nach Adrymeton 270 Stadien.)"

„Von Adrymeton nach Aspis sind 500 Stadien. Es ist ein hohes, von allen Seiten sichtbares Vorgebirge in der Gestalt eines Schildes. Steure von Adrymeton so, daß du den Norden an Backbordsbug hältst, denn in der dortigen See sind viele und rauhe Untiefen. Dir wird dann Neapolis in Sicht kommen. Von der Neapolisbucht bis Aspis sind 200 Stadien. Es ist ein hohes Land und auf ihm liegt die Stadt. Sie hat einen Hafen

gegen Westwind, 10 Stadien nördlich von der Stadt. (Von Aspis bis Galabras sind 610 Stadien.)"

„Von Galabras nach Karthago sind 120 Stadien. Es ist eine sehr große Stadt mit einem Hafen. In der Stadt ist ein Kastell. Ankere zur rechten Seite des Dammes. Alles in allem sind von der Lotophageninsel Menix nach Karthago 3550 Stadien." Vor allem aus ist klar, warum eine solche Schrift Stadiasmus genannt werden mußte. Da sie Stück um Stück den Küsten entlang geht und zu dem Ausgangspunkt Alexandrien zurückkehrt, ist es auch ein Periplus, darin alle Entfernungen in Stadien nicht mehr in Zeiteinheiten ausgedrückt werden. Der Ausgangsort weist auch auf Alexandrien hin als Wohnort des Verfassers. Nur eine kleine Übermeerfahrt wird angegeben, sonst bewegt sich, ausgenommen vorliegender Untiefen wegen, die Fahrt der Küste entlang. Nicht einmal am Endpunkte Karthagos bei der Mitteilung der Gesamtdistanz von 3550 Stadien wird angeführt, um wie viel kürzer der direkte Weg von Leptis nach Karthago sei. Nur zwei Richtungen werden angeführt, wovon die letztere genauer bestimmt: durch die Haltung des Schiffskopfes, rechts von der Nordrichtung, wurden gefährliche Stellen vermieden. Wichtig sind uns die beiden Städte Adrymeton und Karthago. Aus fast nicht erklärbarer Ursache wurde dieses Adrymeton als Heimatort des von Cäsarea aus zuerst benutzten Schiffes angegeben an Stelle des bekannten Adramyttium am gleichnamigen Meerbusen hinter der Insel Lesbos in Mysien. Es erfolgte diese unglaubliche Verwechslung wohl nur des ähnlich lautenden Namens wegen, indem sich ja gar nicht denken ließ, was das Schiff aus der Syrte im Spätsommer an

den kleinasiatischen Küsten zu tun hatte. Karthago, die „sehr große Stadt", durch Cäsar wieder ins Leben gerufen, hat ihren frühern Glanz noch nicht erreicht.

Die knapp gehaltene Segelanweisung enthält das Notwendigste, was der Seefahrer von der Küste und ihren Hafenorten wissen mußte. Nähere Richtungsangaben waren unnötig, da er in Sicht der Küste blieb, und, falls dies nicht geschah, doch nur bei hellem Wetter sich weiter hinaus wagte und dabei sowohl bei Tage als bei Nacht seine Fahrtrichtung nach Sonne und Gestirnen bestimmen konnte. Eines aber vermissen wir doch. Es sind auch nicht die dürftigsten Bemerkungen über etwa vorherrschende Winde angegeben, ihr Auftreten und die Anzeichen dafür sind ganz außer acht gelassen, das blieb der Erfahrung des Seemanns überlassen, zu beurteilen. Nur in Bezug auf die Lage des Seehafens wird bemerkt, daß er für bestimmte Winde Schutz gewähre.

Nicht etwa, um der ganz in gleicher Weise beschriebenen Umsegelung Kretas zu folgen, sondern nur um eine Stadt an seiner Küste erwähnt zu sehen, greifen wir noch einige Angaben des Stadiasmus heraus: „Von Hiera Pydna nach Biennus sind 170 Stadien. Es ist eine kleine Stadt in einiger Entfernung von der See. Von Biennus nach Lebena 270 Stadien. Dabei liegt eine Insel, Oxeia genannt. Wasser ist daselbst. Von Lebena nach Halæ (Lasæa?) 50 Stadien." Hier, nahe dem zerfallenen Lasæa, ist die Bucht Kaloi Limiones, von der wir noch zu sprechen haben. Weiter an der Küste wird erwähnt die Stadt Phönix mit einem Hafen und in 300 Stadien Entfernung die Insel Claudia (Klaudus) mit Stadt und guter Ankerstelle.

Mit Ausnahme von Phönix wird an der ganzen Südküste kein zur Überwinterung tauglicher Ort gefunden. (Es sei denn im Notfall die erwähnte Bucht nahe bei Lasæa.) Damit verlassen wir den Stadiasmus, der eine sehr wertvolle Zusammenstellung aus verschiedenen ältern Quellen darbietet, dabei aber deutlich an der Stirne trägt, daß die Arbeit nicht auf eigener Anschauung beruht und deshalb auch so wenig Angaben enthält über Aus- und Einfuhrprodukte, Bewohner etc., was bei den weitgewanderten Schriftstellern, wie Artemidor, sobald er aus einiger Anschauung und Beobachtung, nicht vom Hörensagen berichtet, reichlich der Fall ist.

Immer wieder sehen wir uns auf Strabo verwiesen, der neben den möglichst gut ermittelten Entfernungen und vielen genauen, für seine Zeit fast überall modernen Lokalbeschreibungen (Cäsarea am Meere z. B. wurde erst nach seiner Reise im Osten von Herodes neuerbaut) auch aus dem für den Kaufmann wichtigen Hinterland und den Verbindungen mit demselben eine reiche Fülle von Mitteilungen bringt.

Die Fähigkeit zur Überwindung größerer Distanzen hat zugenommen, mehr als diese aber noch die Massenbeförderungen von Waren, Kriegsmaterial, Pferden und Soldaten. Es hat auch die erweiterte Hochseefahrt, zunächst allerdings nur noch in vereinzelten Fällen, schon einigermaßen die Küstenfahrt verlassen. Das war nur möglich bei Verwendung größerer Schiffe, welche für die verhältnismäßig wenig zahlreiche Besatzung sich leicht verproviantieren und mit Wasser versehen konnten, während Militärtransporte nach wie vor zumeist auf die Beförderung in der Küstennähe ange-

wiesen waren. Mit dem verbesserten Schiffsbau war die Tagesleistung bei ausgedehnter Fahrt schon auf zirka 1200 Stadien gestiegen, per Stunde fünf Seemeilen im Mittel. Herodot (4,86) gibt auch Fahrten (im Sommer) zu über 1200 Stadien in 24 Stunden an, was nur unter günstigen Verhältnissen möglich ist, da Scylax im Mittel nur 7—900 Stadien rechnet.

Das INNERE MEER. Ein Vergleich der kartographischen Darstellung des innern Meeres beim Abschluß der wissenschaftlichen Erdkunde der Griechen und aus späterer Zeit zeigt überraschende Unterschiede. Zunächst ist auffällig die früher viel zu groß angegebene Ausdehnung in der Länge, die Zusammendrückung in der Breite und damit die Verflachung der charakteristischen Küstenrichtungen und Formen. Wie sich schon hieraus ergibt, vermochte die wissenschaftliche Geographie der Griechen für die Praxis des Seeverkehrs keine wesentlichen Vorteile zu bieten. Selbst die Breitenmessungen ließen noch viel zu wünschen übrig und die Ermittlung der Längen konnte fast ausschließlich nur durch Verwendung von Entfernungsangaben annähernd erfolgen. Wie im Mittelalter eilte auch in der alten Zeit die Erforschung der Küsten und der einzelnen Distanzen der wissenschaftlichen Bearbeitung weit voraus, während es andererseits der Wissenschaft und ihren Vertretern vorbehalten blieb, mit der klar durchdachten Lehre der Erdkugel ihres angenäherten Ausmaßes, der Lage des bekannten Teiles derselben (Ökumene) und dessen viel zu großen Längenausdehnung den Anstoß zu der ersten großen Entdeckung der Neuzeit zu geben.

Der weite Weg, den die wissenschaftliche Forschung noch zu gehen hatte, wenn sie sich auch vorerst auf

das Näherliegende beschränkte und die Forderungen eines Hipparch späterer Zeit vorbehielt, entsprach keineswegs dem Drängen in jeder Epoche nach den praktischen Bedürfnissen des Lebens. Daher erfolgte ein Rückschlag, die Arbeit mehr nach Gesichtspunkten der Nützlichkeit, auf der einen Seite die Weiterführung und Ausgestaltung der Periplen (Meeres- und Küstenbeschreibungen, mit Distanzen in Stadien oder Segelzeiten, nautisch und kommerziell wichtigen Angaben etc.) und der eigentlichen Länder- und Völkerbeschreibung. Die letzten griechischen Geographen benutzten dieses Material und suchten dasselbe zu sichten und kritisch zu verarbeiten, Rom seinerseits verfolgte mit der Anlage und Ausführung ein für die Staatsbedürfnisse ähnlich praktisches Ziel wie die Verfasser der Periplen und Küstenzeichnungen für die Seefahrt. Bleiben wir vorerst bei den Maßgaben und den Bezeichnungen der einzelnen Teile des innern Meeres. Ptolemäus hat von seinem Vorgänger Marinus von den glücklichen Inseln bis zur syrischen Küste, als auf langer Erfahrung beruhend, übernommen:

	Ptolemäus	*Jetzige Karten*
Vom Nullmeridian bis zum heiligen Vorgebirge (St. Vincent)	2½ °	9 °
Von St. Vincent zur Mündung des Guadalquivir (Bætis)	2½ °	2⅔ °
Vom Guadalquivir bis Gibraltar (Calpe) . .	2½ °	1 °
Von Gibraltar bis Cagliari-Caralis (Sardinien) .	25 °	14½ °
Von Cagliari bis Kap Lilibaeum (Sizilien) . .	4½ °	3⅓ °
Von Lilibaeum bis Pachyum Prom. (K. Passaro)	3 °	2⅔ °
Pachyum Prom. bis Tænorum Prom. (K. Matapan)	10 °	7,23 °
Tænorum Prom. bis Rhodus	8¼ °	5⅓ °
Rhodus bis Sin. Issicus	11¼ °	8 °
Sin. Issicus bis zum Euphrat	2½ °	1⅔ °
Von den Säulen bis zum issischen Busen also	67 °	44⅔ °

Dieser große Unterschied in der Gesamtlänge (ungefähr $^1/_3$) auf dem von ihnen angenommenen Breitenkreis von Rhodus (36°) fällt hauptsächlich auf das westliche Becken und darin zunächst (mit zirka 20°, also dem Hauptteil der Irrung) auf die Entfernungsangaben der Säulen von Südsardinien. Das hat mit seiner Dreieckrechnung im westlichen Mittelmeer Polybius verbrochen, der dessen früher unterschätzte Längenausdehnung um einen viel höhern Betrag zu groß angab, zugleich die Breite verringerte und daher wesentlich zu der langgestreckten Form desselben beitrug. Es ist ausgeschlossen, daß zu obiger unfruchtbaren Rechnung die besten zugänglichen Angaben aus den Segelanweisungen (Periplen) verwendet wurden, wie leicht nachzuweisen ist. In der Sammlung, welche unter dem Namen des Scylax bekannt ist, finden sich weit genauere Zahlen. So werden für die Fahrt von Carthago bis zu den Säulen (unter allergünstigsten Verhältnissen allerdings) sieben Tage und Nächte verlangt, der nördlichen Küste entlang für ungefähr dieselbe Distanz bei 10 Tage und Nächte. Im Durchschnitt also für diese Entfernung $8^1/_2$ Tage. Die *Eilfahrt* ergibt bei 1100—1200 Stadien pro Tag, oder auf einen Längegrad 500, auf einen Breitengrad 600 Stadien zu 185 m gerechnet, von den Säulen nach Südsardinien ungefähr 15° statt der obigen 25°. Das nämliche Ergebnis folgt andernorts, so z. B. aus der Distanz Lilibæum-Pachyum zu drei Grad angegeben, wofür Scylax 1500 Stadien eingesetzt hatte (also 500 Stadien für 1°) und für die geradlinige doppelt so große Entfernung Neapolis-Hesperides (vor der großen Syrte) drei Tage und drei Nächte, in 24 Stunden daher 1000 Stadien oder 2° in Länge. Bei kleinern Küsten-

fahrten dürfen im Durchschnitt auf 24 Stunden nur 700 Stadien gerechnet werden, wie sich aus zahlreichen Vergleichen ergab. Der größte Fehler wurde von Polybius durch die Annahme gemacht, die Entfernung der sizilischen Meerenge bis Narbo betrage 11,200 Stadien, während sich aus Scylax nur ungefähr 12 Tage und Nächte Küstenfahrt, als höchstens 8500 Stadien ergeben. Die angeführten, willkürlich in Rechnung gesetzten Seiten ergeben mit der kleinen Höhe ein sehr stumpfwinkliges Dreieck und somit eine viel zu große Entfernung, der Meerenge von den Säulen.

Der bedeutende griechische Geschichtsschreiber Polybius (210—127 v. Chr.) genoß begreiflicherweise und in vielen Beziehungen auch mit vollem Recht in Alexandrien größeres Ansehen, als das in vielen Stücken veraltete Sammelwerk des Scylax, und so wurde auch seine Angabe der zu großen Längenausdehnung des westlichen Beckens Ursache des großen Irrtums in der Darstellung des innern Meeres.

Diese und andere Irrungen machen sich in der Beschreibung des Meeres und seiner Teile nicht so störend bemerkbar wie in der graphischen Darstellung, welche doch erst das augenfällige Kriterium der Verwendbarkeit zusammengestellter Distanzen, Breitenmessungen, Beobachtungen über den Küstenverlauf von einem Höhenpunkte aus zu einem Gesamtbild bildet. Darum mühte sich Marinus so lange ab, die ihm vorliegenden Angaben in einer Karte zu verwenden, so daß dieselbe zur letzten Ausgabe seines Werkes gar nicht mehr fertig wurde. Allerdings handelte es sich hierbei weniger um das Mittelmeer, als um entlegene Länder und Meere im Norden, Osten und Süden, sowie um den Verlauf von

Flüssen, Gebirgszügen im Landinnern. Sein Nachfolger sah sich gezwungen, ebenfalls viel Unsicheres aufzunehmen oder als unbekannte Teile unserer Ökumene zu bezeichnen. Gerade bei der großen Anlage des Werkes und dem Bestreben, auch das Innere der weiten Flächen mit geographischen Daten zu füllen, fand das innere Meer keine einheitliche Darstellung auf einem Blatt oder in mehreren Teilen gleichen Maßstabes. Für die Längsaxe, den Parallel von Rhodus, ließen sich, sofern dies Absicht gewesen wäre, die einzelnen rechteckförmigen Blätter leicht so erstellen, daß sie nach Bedürfnis zusammengefügt werden konnten. Ptolemäus wollte aber keine Seekarte für den Gebrauch der Schiffe erstellen (dafür hatten eigene Berufsleute zu sorgen), sondern ein Kartenwerk mit Tabellen, darin das geographische Wissen der Zeit gesammelt und geordnet vorlag. Das hat er auch mit eisernem Fleiß und großer Sachkenntnis, teilweise gefördert durch das Werk seines Vorgängers wie durch eigene astronomische Arbeiten, so großartig ausgeführt, daß die neue Bekanntgabe nach 14 Jahrhunderten als eine Entdeckung ersten Ranges galt und bis auf Ortelius Vorbild blieb. Das reiche Material verteilte sich sehr ungleich auf die verschiedenen Erdenräume und verlangte daher Blätter sehr ungleichen Maßstabes. Es ist sehr wahrscheinlich, daß Marinus mehr Entgegenkommen für die praktischen Bedürfnisse der Seefahrer zeigte, doch ist davon nichts erhalten als die Besprechung in dem Werke seines Nachfolgers.

Die Namenbezeichnung der einzelnen Meeresteile ist in einem Textkärtchen anschaulich gemacht. Natürlich sind die Grenzen derselben nicht angegeben, was ja auch heute in einem Atlas nicht geschieht, wohl aber

sind die Namen auf den betreffenden Blättern stets an derselben Stelle eingeschrieben, eine Abweichung ist nur in minderwertigen Ausgaben vorhanden, die auch in den Tafeln selbst wertlos sind. In dem angedeuteten Kärtchen sind dieselben nach den Facsimiles des Römerdruckes von 1490 eingeschrieben. Im vorigen Jahrhundert wurde ein Text im Athoskloster Vatopedi aufgefunden und das 1867 noch Vorhandene (sowohl die Karten als der Text) getreu reproduziert (Didot frères, Paris: Géographie de Ptolémie, photolith. du manuscr. grec du monastère de vatopédi au mont Athos). Im Jahre 1846 noch vollständig, fehlen nun: Brittannien, Spanien (westlich), Arabien (östlich) u. a.; auch sind mehrere Blätter beschädigt und vom Text das siebente und achte Buch nicht mehr vorhanden. Der erhaltene Hauptteil reicht hin, zu beweisen, daß in den verschiedenen Abschriften und damit in den bessern Ausgaben die Namen an denselben Orten eingetragen sind.

Es wird für die Abfassungszeit (erste Hälfte des zweiten Jahrhunderts unserer Zeitrechnung) genau unterschieden zwischen dem adriatischen Meerbusen, der heutigen Adria und dem südlich daran gelegenen grössern adriatischen Meere. Danach liegt weiter das dalmatische Melite (heute Meleda) in dem adriatischen Meerbusen, das afrikanische Melite aber an der nördlichen Grenze des afrikanischen Meeres, so daß ein von Kreta kommendes Schiff, mochte es nach der einen oder andern Insel seinen Lauf richten, nur durch das adriatische Meer an sein Ziel gelangen konnte. Damit ist nur erst wahrscheinlich gemacht, daß dieser Meeresteil fast ein Jahrhundert früher ebenso geheißen habe, indem

sich die geographischen Namen längere Zeit beharrlich zu erhalten vermögen.

Das Werk des Ptolemäus war in diesen das innere Meer betreffenden Partien wohl lange vor der Schlußredaktion und der Ausführung verschiedener Blätter, weniger bekannte Gebiete darstellend, fertiggestellt, fußte darin bis auf wenige Details auf den Arbeiten des Marinus, so daß wir der ersten Jahrhundertwende näher rücken. Die Wahrscheinlichkeit ist demnach sehr groß, daß auch um das Jahr 60 des ersten Jahrhunderts dieser Meeresteil für die Seefahrer des Ostens ebenso geheißen hat, umsomehr als damit die Errettung aus der großen Gefahr, in die gefürchteten Syrten zu treiben, mit aller Schärfe und Klarheit ausgesprochen werden sollte. Strabo benützt die Bezeichnung: adriatisches Meer nur in dem engern Sinne, wie wir Adria gebrauchen, ebenso andere Autoren. Beispiele, wie ein und dasselbe Meer durch die Ortslage des Autors oder des Volkes verschieden benannt wurde, gibt es genug. Für die Israeliten, ein allerdings nicht seefahrendes Volk, war das Meer von ihren festen Wohnsitzen aus die Westsee, was für die Ägypter eher das Nordmeer oder bei ihrer genauern Meereskunde (nicht des Volkes, sondern der alexandrinischen Gelehrten) das syrische Meer hieß. Ein näher liegendes Beispiel ist noch sprechender. Die Briten nannten das im Osten des Inselreiches liegende Meer nicht Ostmeer, um Verwechslungen mit der Ostsee zu vermeiden, sondern German Ocean, die Dänen von ihrem Standpunkt aus ebenfalls ganz bezeichnend: Westsee, im Gegensatz zur Ostsee. Für das deutsche Reich muß daher die noch vielfach übliche Bezeichnung wegfallen und in Übereinstimmung mit den Briten

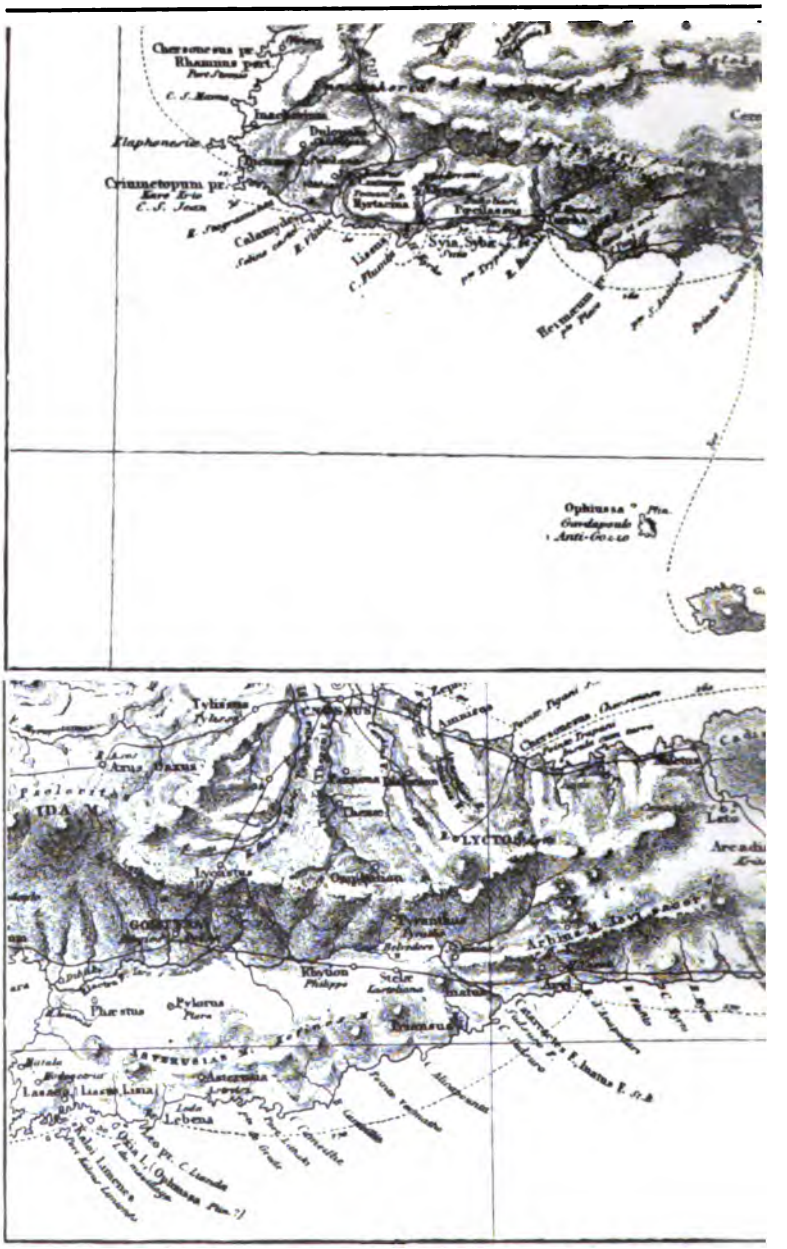
Deutsches Meer geschrieben werden. Diese wenigen Angaben führen darauf, wie schwer bei der Namengebung und Erhaltung solcher die Bedeutung des betreffenden Volkes, welches solche vergibt, als See- und Handelsmacht ins Gewicht fällt. Das gilt auch von der Literatur, welche von daher ausgeht, und der Konsequenz in der Verwendung der einmal angenommenen Namen. Das welterobernde Rom konnte Städte, Provinzen und Länder nach Willkür benennen, zur See reichte diese Macht nicht aus und dieses an sich unrentable Geschäft wurde bereitwillig denen überlassen, deren Beruf es war, die Meere in ihrem Dienste zu befahren oder dafür wegleitende Schriften zu verfassen. Das Meer ließ sich doch nicht durch Grenzpfähle umgeben oder mit Meilensteinen versehen.

Trotz des Niederganges der grieschischen Wissenschaft von der Erde, wie sie ein Erastothenes anbahnte und deren weite Ziele Hipparch aussteckte, war die engere Umschreibung zu einer in andern Wissensgebieten, hauptsächlich der Geschichte und den Staatswissenschaften zweckdienlichen Vorbereitung oder für das praktische Leben für Verkehr, Seefahrt und Handel nützliche Anordnung vielfältiger Beobachtungen auf Reisen keineswegs zu allseitiger Herrschaft gelangt. Die Hauptvertreter dieser Richtung, wie Polybius, Artemido und Strabo, welche gleich Herodot mit allem Recht ein großes, dabei allerdings gelegentlich einseitiges Gewicht auf eigene Reisen und Selbstanschauungen legten, bewahren in vielen Fällen die Verknüpfung mit höhern Gesichtspunkten und bieten zudem eine so reiche Fundgrube für jeden Forscher, daß das Fehlen mathematischer Ableitungen nicht maßgebend für ihre Bedeu-

tung ist. Wir sehen ja auch, wie das Streben nach exakt wissenschaftlicher Grundlage bei dem Mangel ausreichender Beobachtungen wie der Hilfsmittel dazu sogar einen Ptolemäus nicht vor groben Fehlern zu schützen vermochten. Einen Vertreter hatte die mathematische Richtung noch in Posidonius (erstes Jahrhundert v. Chr.), der in Rom als Lehrer einen Kreis hervorragender Schüler und Verehrer fand. Von ihm rührt auch zwar nicht eine eigene Erdmessung, wohl aber die Zurechtlegung einer solchen mit neuen Maßen, welche infolge ihrer Aufnahme durch Marinus und Ptolemäus von großer Bedeutung wurde. Die Unterschiede von 180, resp. 240,000 Stadien haben erst für die spätere Zeit etwas Verblüffendes, da für beide Angaben das gleich große Stadium vorausgesetzt wurde. Das ist nicht der Fall, sondern die wirkliche Messung hat die kleinere Maßeinheit von 157,5 m (die spätere Schiffsmiglie), die zurechtgerückte posidonische Zahl das große philetäische Stadium von 210 m zur Grundlage, so daß die beiden Werte innerhalb annehmbarer Grenzen bleiben. Durch Zusammenstellung älterer und neuerer Distanzen entstund viel Wirrwarr, zu dessen Beseitigung sich Geographen und Periplenschreiber anstrengten. Viele der genauern, weil häufig durchsegelten Distanzen führen auf das Stadium von 185 m unserer heutigen Kabellänge, von denen in der Längsaxe des Mittelmeeres zirka 480 auf ein Grad der Länge fielen, meist aber rund 500 gerechnet wurden.

Die genannten Autoren, insbesondere Strabo, enthalten wertvolles Material für die Kenntnis des innern Meeres im allgemeinen. So Beobachtungen über Gezeiten und Gezeitenströme an den Küsten wie in

Meerengen zum Unterschied von den ebenfalls beobachteten Strömungen infolge starker Winde aus bestimmter Richtung oder der Niveauunterschiede und der Ausgleichsströme in den Meeresstraßen. Ferner über Küstenveränderungen durch Wellenbewegung oder vulkanische Hebungen und Senkungen; Entstehung neuer Inseln, Trockenlegung früherer Meeresteile, Abtragung durch fließendes Wasser und Sedimentablagerung, durch Winde, Erdbeben oder unterseeische Eruptionen erzeugte Wellen. Auch die ozeanische Meteorologie geht nicht leer aus in der Aufzählung der jahreszeitlichen oder örtlich bedeutenden Hauptwinde und ihrer Begleiterscheinungen, so des Etesien im Archipel, des Nordoststurmes im adriatischen Meerbusen, des Wüstenwindes (Scirocco) über das afrikanische Meer nach Sizilien und der gefährlichen Südwestwinde für die nach Alexandrien bestimmten Schiffe an der syrischen Küste, wie der plötzlich hereinbrechenden typhonartigen Stürme (Wirbelwinde) vom Hochland der Küsten und Inseln nach dem Meere hin. Tiefenmessungen in der Küstennähe waren zahlreich und für die Schiffahrt notwendig; es findet sich aber auch eine Seetiefenangabe von 1000 Klaftern im offenen Meere, die, wenn sie wirklich auf Messung beruhen sollte, von hohem Interesse wäre. Es ist daher die See, auch abgesehen von ihren zum Fang ausersehenen Bewohnern, durchaus nicht leer und es werden selbst Versuche zur Bestimmung vermuteter Niveaunterschiede benachbarter Meeresteile (so in der Ortslage des heutigen Suezkanals und bei der Landenge von Korinth) planmäßig unternommen und Theorien über die Entstehung der natürlichen Meeresstraßen nach dem äußern Meere, dem Pontus und der sizi-



Südküste von Kreta. Oben westliche, unten östliche Hälfte. Kaloi
übersehen wird. Diese Karte ist ein Ausschnitt aus:
(Stadiasmus des großen

Limenes ist auf beiden enthalten, so daß der ganze Küstenverlauf
Geographi Graeci Minores. Stadiasmus Maris Magni.
oder innern Meeres.)

lischen Enge aufgestellt. Für die Seefahrer war von höchster Wichtigkeit die Kenntnis der Landmarken und die Grenze ihrer deutlichen Sichtbarkeit. Der Verkehr zur See war bis in die Zeit des Feldherrn Balisar zumeist Küstenfahrt, weiter von Insel zu Insel, von Kap zu Kap, wie sich bei der meist großen Klarheit des Gesichtskreises wie der hohen Küsten und Inseln von selbst ergab. Das beigegebene Kärtchen weist übersichtlich diese Verhältnisse nach und zeigt, weshalb beispielsweise die Syrten, in denen das Land erst in der Nähe erkennbar war, mit dem unsichern, verschlingenden Strand so gefürchtet wurden. Bei günstigem Wind und größerer Fahrt wurde aber schon in frühern Zeiten gewagt, das Land aus dem Auge zu verlieren, obschon nur ausnahmsweise und nur von den tüchtigsten Seeleuten. Hier sind in erster Linie die Phönizier auf ihren Fahrten nach Melite und weiter nach Westen zu nennen.

KÜSTEN- und SEGELKARTEN. In der gedrängten Darlegung über die Segelbücher als eines der nautischen Hilfsmittel jener Zeit drängte sich mehrmals die Forderung auf, jene Angaben übersichtlich in graphischer Darstellung zu verwerten. Solche Karten sind uns zwar nicht erhalten geblieben. Es ist aber nicht zu bezweifeln, daß solche aus Hafenskizzen, Küstenrissen, gegenseitiger Lage der Inseln des ägäischen Meeres gleichsam hervorwachsen mußten. Jede Erklärung der Lage verschiedener Seeplätze an einer wenig entwickelten Küste, wie etwa der syrischen, führte unmittelbar zur Zeichnung derselben nach Richtung und Länge mit ihrer Umbiegung im Süden nach den Nilmündungen, im issischen Busen nach der klein-

asiatischen Küste. Anderseits waren die fingerförmigen Halbinseln des Peloponnes, wie die Einschnürung des Landes durch den Meerbusen von Korinth so charakteristisch, daß eine Kartenskizze weit zweckentsprechender war als jede Beschreibung. Diese einzelnen mehr lokalen Darstellungen führten notwendig weiter zu einem übersichtlichen Bilde des innern Meeres. Das Fehlen solcher ist kein Beweis dafür, daß solche nicht vorhanden gewesen sind. Ptolemäus hat in seinem Werk dafür gesorgt, daß auch in späterer Zeit, wenn die Kartenblätter fehlen sollten, dieselben nicht dauernd verloren seien, sondern nach den Tafeln jederzeit wieder hergestellt werden können. Bedenken wir, in wie vielen Exemplaren die Periplen vorhanden waren, wovon nur wenige auf die spätere Zeit gekommen sind (vom Stadiasmus nur ein Exemplar, andere sind ganz verschwunden oder nur in Bruchstücken in andern Werken erhalten), so ist es leicht begreiflich, daß die vielbenutzten Kartenblätter nicht erhalten blieben. Waren solche vorhanden, so können diese nicht wie die Tafeln des Ptolemäus nach den Angaben in Länge und Breite wieder hergestellt werden. Es sind wohl zahlreiche Distanzen, aber nur wenige Richtungen vorhanden. Eine genauere Überlegung zeigt aber, daß ein solches Unternehmen nicht ganz aussichtslos ist. Die teilweise eingeschlossenen Meeresbecken, wie das tyrrhenische Meer, die Adria, das ägäische Meer, dann die Kenntnis zahlreicher Einbuchtungen, gegenüberliegende Kap, Inselbrücken und die Hauptrichtung ausgedehnter Küstenteile gaben eine Grundform des innern Meeres, die nicht wesentlich von genauen Kartenbildern abweicht. Dabei sind auch die größern Seewege gleichsam zur

Prüfung und Verbesserung hilfreich und die Gesamtlänge des östlichen Beckens wie der Breite an verschiedenen Stellen desselben lassen sich durch zahlreiche Vergleiche ermitteln, endlich die Inseln nach Überfahrtsangaben, ihrer Länge, Form, Umfang und der verschiedenen Breite an- und einordnen. Ist die Küstenrichtung und Ausdehnung von Alexandrien westwärts (mit den Syrten) nach Calpe gezeichnet, so wird im Osten die syrische und vom issischen Busen an die kleinasiatische (beide nach ihrer Ausdehnung und Hauptrichtung), letztere unter Berücksichtigung der Buchten, angelegt. Gegenseitige Lage und Entfernung von Cnydus und Malea war bekannt (daran von beiden Punkten aus Kreta gleichsam eingehängt werden konnte), ebenso die drei Zacken des Peloponnes mit den Buchten und der Verlauf der Westküste in nordwestlicher Richtung mit den vorgelagerten Inseln bis über Corcyra zur Meerenge und der Küstenverlauf Süditaliens bis zur sizilischen Meerenge und von da aus nordwestlich nach Hauptrichtung und Länge bis in die Tiefe des ligurischen Meerbusens. Sehen wir von dem westlichen Becken hier ab, so schließt sich das wohlbekannte dreieckförmige Sizilien, wobei die Entfernung Lilibæum zur Nordostecke der Bucht von Karthago das Ostbecken so abschließt, wie im Westen die Straße von Gades das gesamte innere Meer. Es ist klar, daß sich nach dem vorhandenen Material eine Karte zum Gebrauch für die Seefahrer entwerfen ließ, welche die größten Dienste leistete und an Details der Zeichnung bei einiger Berücksichtigung der sehr genauen Ortsbeschreibungen, hauptsächlich der Landvorsprünge, der Steilküsten, Inselchen, Klippen und Untiefen reich sein mußte. Solche

Rekonstruktionen, allerdings auf Grundlage neuerer Karten, wurden ausgeführt von C. Müller (Geographie, Graci minores) und Nordenskjöld in seinem Periplus. Es handelt sich in beiden Fällen hauptsächlich um die Festlegung der Hauptpunkte, der Routen und Entfernungen zur Vergleichung mit genau ermittelten Distanzen. Eine mühevolle Arbeit würde nicht etwa den Scylax oder den Stadiasmus (weit eher den Periplus des erythräischen Meeres) ohne die Zuhilfenahme neuen Kartenmaterials einzeln zur Darstellung bringen können, wohl aber aus ihrer Gesamtheit bis auf Strabo ein annähernd richtiges Bild des innern Meeres ergeben. Es sind aber nicht nur keine Land- oder Seekarten vor Ptolemäus erhalten geblieben, sondern die Angaben der Schriftsteller über solche, die vor ihren Augen lagen, sind so allgemein, daß sich daraus nicht viel entnehmen läßt. Sehen wir einige dieser Schriftstellen darüber nach und vergegenwärtigen uns dabei, inwieweit die erwähnten Bilder für den Anschauungsunterricht berechnet oder zu besondern Zwecken einem weitern Publikum zugängig waren.

Der weitgereiste Herodot (500 v. Chr.) schreibt (fünftes Buch, 49): „Es kam also Aristagoras, der Herr von Miletos, nach Sparta, als Kleomenes König war. Und als er mit demselben sich besprach, hatte er, wie die Lakadämonier sagen, eine eherne Tafel, darauf war eingeschnitten der Umkreis der ganzen Erde und das ganze Meer und alle Flüsse... Hier neben den Ionern wohnen die Lyder, das ist ein schönes Land und sind die reichsten an Silber. (Indem er das sagte, zeigte er auf den Umkreis der Erde, den er mit sich führte, in die Tafel geschnitten.) An die Lyder grenzen hier die

Phryger gegen Morgen, das ist das herdenreichste Land von allen, die ich kenne, und das fruchtbarste an Korn. An die Phryger stoßen die Kappadoken, die wir Syrer nennen; mit diesen grenzen hier die Kiliker, die gehen hier bis an das Meer, darin die Insel Kypros liegt, die bezahlen dem König einen jährlichen Zins von fünfhundert Talenten. An die Kiliker stoßen hier die Armenier, auch die haben viele Schafe; an die Armenier aber hier die Matiener, die wohnen hier in diesem Lande. An diese stößt hier das Land Kissa, darin an diesem Flusse Choaspes hier das weitberühmte Susa liegt, wo der Großkönig seinen Hof hält, und da ist auch seine Schatzkammer."

Die Karte, welche in dieser königlichen Geographiestunde benutzt wurde, reichte also über die Euphratländer hinaus, war deshalb auf der ehernen Tafel in der Größe eines mittleren Reißbrettes oder runden Tisches, in der Form einer Radkarte auf einen Horizont entworfen. Da Aristagoras von den asiatischen Küsten aus die Provinzen rasch durcheilte, um zu seinem Ziele, Susa, zu kommen, vernehmen wir nichts über die Darstellung des Meeres und der Inseln, doch ist zu vermuten, daß sie mit dem Mittelpunkt Delphi oder Athen nicht nur das ägäische Meer, sondern sämtliche Küstenmeere Griechenlands umschloß und über Cypern und Kreta hinausreichte.

Im dritten Buche, 135, lesen wir: „Als der Tag anbrach, rief Dareios fünfzehn angesehene Perser zu sich und trug ihnen auf, sie sollen dem Demokedes folgen und sich die Meeresküste von Hellas ansehen... Sie gingen hinunter nach Phönike, nach Sidon, der Phöniker Stadt und bemannten alsbald zwei Dreiruderer mit

ihnen, einen großen Kauffahrer mit allerhand Gütern. Schifften nach Hellas und hielten immer nahe dem Lande und besahen sich die Meeresküste und zeichneten sie auf.“ Die Leute waren demnach in der Küstenaufnahme geübt, sowohl über ihren Verlauf, als wohl hauptsächlich in Bezug auf ihre Nahbarkeit zu Zwecken der Landung. Die Ruderschiffe waren besonders geeignet zu derartigen Aufnahmen, weil sie unabhängig vom Winde den Küsten nahen und in die Buchten einfahren konnten, auch geringen Tiefgang hatten, während der Kauffahrer zugleich Proviantschiff war, so daß sie nicht zu landen brauchten. Ferner (viertes Buch, 36): „Ich muß lachen, wenn ich sehe, wie viele den Umkreis der Erde ohne alle Vernunft zeichnen. Da zeichnen sie den Okeanos, der strömt ringsumher und die Erde ist ganz rund wie gedrechselt und Asien machen sie ebenso groß wie Europa. Denn in wenigen Worten will ich die Größe von beiden, und wie jedes gezeichnet werden muß, angeben. Die Perser wohnen bis an das Südmeer, welches das rote heißt“ etc. Es folgt später die Fahrt des Sataspes, der Lybien (Afrika) umschiffen sollte und auch der Westküste entlang fuhr, was nicht mehr hierher gehört. Die bespöttelte Karte ist auch wieder eine jonische Radkarte, wobei das Mittelmeer einen Teil der Achse bildet, daran sich Europa und Lybien einander gegenüber anlehnen, im Osten aber Asien in starker Zusammendrängung gleichsam in den als Reif gedachten Ozean eingezwängt ist. Die Erdkarte der Anaximander, welche Strabo erwähnt, wird ähnlich ausgesehen haben. Das Mittelmeer kommt dabei natürlich nicht zur Geltung und der Maßstab ist stets viel zu klein.

Etwas näher rücken wir dem Inhalt der Karte un der Bekanntschaft des Publikums mit solchen durc andere Mitteilungen. Wenn Aristophanes (423 v. Ch in seinem Lustspiel die Wolken zu einem Mitwirkende im Hinblick auf eine Radkarte sagen läßt: „Hier is der ganze Erdkreis. Sehen Sie, hier liegt Athen", s ist ersichtlich, daß der weltkluge Dichter, welcher anderwärts auch die Erdmesser hernimmt, einen Erdkreis nu verwendete, wenn das Publikum irgend eine Vorstellung von einem solchen hatte. In den „Variæ Historiæ" (hier nach Nordenskjöld zitiert) führte Sokrates de Alcibiades zu einem Erdkreis auf einer Platte, der a einem Orte der Stadt dargestellt, daher zu allgemeinem Gebrauch diente, und ersuchte ihn, Attika ins Auge z fassen. Als dies geschehen, bat er ihn, seine eigenen au gedehnten Ländereien zu bezeichnen, was natürlich de kleinen Maßstabes wegen nicht möglich war, wo also da in der Nähe so Bedeutende vor dem Ganzen ve schwand. 287 v. Chr. verordnete Theophrastus letz willig (Diogenes Lærtius, V., 2), daß Tafeln mit d Erdkarte in einer zu restaurierenden Colonnade in d Nähe des Museums in Athen aufgehängt werden solle Damit ist deutlich die Absicht des Erblassers ausg sprochen, daß die Tafeln mit der Erdkarte nicht n für einen kleinern Schülerkreis in einer Bibliothek vo handen, sondern allem Volk an leicht zugänglicher, g schützter Stelle zur Benützung angebracht werden solle Apollonius Rhodius, Bibliothekar in Alexandrien (Argonautica), läßt Jason von den Säulen reden, dara die Wege und die Grenzen des Festen und Flüssige eingegraben sind. Eine Karte von Italien war in Ro (in rerustica I, 2, v. Marcus Terentius Varro, 116 l

27 v. Chr. erwähnt) an eine Mauer gemalt und wurde von Landleuten betrachtet. Plinius (23—79 v. Chr.) erwähnt, daß Augustus befahl, eine Karte der bekannten Welt nach dem Entwurf des Agrippa auszuführen. Endlich ist die unter Cäsar begonnene, unter Augustus vollendete Vermessung des römischen Reiches zu erwähnen. Diese enthielt ausgedehnte verbesserte Distanzen hauptsächlich der Straßenzüge, dann aber auch der Segelwege und es ist dieses staatliche Unternehmen vollkommen geeignet, die Grundlage für eine Karte in bis dahin nicht erreichbarer Genauigkeit und Reichtum des Inhalts zu liefern. Das große römische Reich verlangte bei seinem Ausbau, der An- und Einfügung ganzer Provinzen und Länder eine Übersichtskarte in großem Maßstabe, damit eine genaue Darstellung des innern Meeres mit den Hauptwegen des Seeverkehrs und daneben noch Karten der einzelnen Teile. Von keinem Herrscher seit den Eroberungszügen Alexanders des Großen wurde so sehr der stete Überblick über das Ganze des Weltreiches verlangt, wie von den römischen Kaisern. Das konnten die besten Beschreibungen nicht erfüllen, sie bildeten nur den notwendigen Text zu der noch notwendigeren Karte großen Stiles. Die Darstellung der verschiedenen Heerlager in allen Provinzen zum Überblick notwendiger Verschiebungen und der Verpflegung, überhaupt der große Mechanismus der Heeresverwaltung und des gesamten Staatshaushaltes verlangte gebieterisch ein Übersichtsbild des Römerreiches und darin eine genaue Einzeichnung des verbindenden Meeres mit seinen Nebenteilen, der Seewege mit den Stützpunkten auf den Inselstationen.

Diese Seewege waren ja für den Osten wie für den Süden die ausschließlichen Verbindungsstraßen für Truppentransporte nach entlegenen Provinzen, Ablösung der Mannschaften und Verproviantierung der Hauptstadt. Durch das Mittelmeer führten alle Fäden, welche das große Reich verbanden, seine genaue Kenntnis lag im bestverstandenen Staatsinteresse. Wenn Berger (Geschichte der wissenschaftlichen Erdkunde der Griechen unermüdlich von der Notwendigkeit des Ausgangs von der Erdoberfläche, der astronomischen Bestimmungen, der Abwicklung durch geeignete Projektionsarten, mit einem Wort von den Forderungen Hipparchs zur Erstellung eines Kartenbildes spricht, so ist das vollkommen richtig; es konnte aber nicht darauf gewartet werden, das Notwendige ging vor dem zu Erstrebenden. Es galt mit den vorhandenen Hilfsmitteln zu rechnen, die kaum zu einigermaßen befriedigenden Breiten-, zu Längenbestimmungen noch gar nicht ausreichten, wohl aber zu genauern Resultaten in den Distanzen, auch unter Verwendung der Ruderschiffe in festgelegter Richtung über See. Allerdings mußten dazu „die Meilensteine gezählt (und die durchsegelten Wege auf einfacher Grundlage mühsam ermittelt) und konnten die Distanzen noch nicht in den Sternen gelesen werden“; es ließ sich aber doch ein Material beibringen, das in einem darauf basierten Kartenbild übersichtlich verwendet, den Anforderungen der Zeit so lange entsprach, bis die Wissenschaft in ihren Fortschritten ungleich Besseres zu bieten vermochte. Für die Seefahrer, die noch keine astronomischen Beobachtungen zur Ermittlung des Schiffsortes anzustellen vermochten und keine Instrumente zur Bestimmung der Fahrrichtung bei be-

decktem Himmel besaßen, war eine genauere Distanzkarte mit dem übrigen nautischen Beiwerk in den Bezeichnungen vollkommen ausreichend. Die Itinerarien waren schematisch angeordnete, leicht übersichtliche Ortsverzeichnisse mit den eingeschriebenen Entfernungen, aus welchen sich auch die Straßenkreuzungen ebenso entnehmen ließen, wie heutzutage die Zugkreuzungen aus den graphischen Fahrtenplänen.

Derartige Seeitinerarien waren für die Küstenfahrt nicht ohne Nutzen in Gebrauch. Es waren dies einfach graphische Stadiasmen. Sie enthielten selbstredend nichts über die gegenseitige Lage der Inseln abseits der eingeschlagenen Route, noch konnte daraus entnommen werden, welcher Punkt auf der gegenüberliegenden Küste bei steter Einhaltung der Nord-, resp. Südrichtung angesegelt wurde oder wie viel rechts oder links von dieser Meridianrichtung gesteuert werden mußte, um einen bestimmten Hafenplatz annähernd zu treffen. Auch für andere, nach der Windskala bezeichnete Kurse (da es sich hier ja gar nicht um „Striche" nach dem Kompaß, noch selbst um Grade der Kreisteilung handeln konnte) war das Notwendige aus einer umfassenden, nach den Vermessungen ausgeführten Karte des innern Meeres, als mittleres Stück der Karte des römischen Reiches, unmittelbar zu entnehmen. Diese große römische Weltkarte ist keineswegs nur als eine geographisch wertlose Wanddekoration (Nordenskjöld-Periplus) zu betrachten, dafür bürgt schon Cäsar, auf dessen Befehl die Vermessungen aufgenommen und gewiß auf einem groß angelegten Plan mit sicherem Blick auf das Erreichbare bis in die Zeit des Augustus durch alle Provinzen und Inseln, sowie nach den bewährtesten Seeleuten fortgeführt und

zum Abschluß gebracht wurde. Der Leitende des großen Unternehmens, Marc. Vips. *Agrippa* (63 - 12 v. Chr.), der Feldherr und Staatsmann, Vertraute des Kaisers, Sieger in der Schlacht bei Actium, war auch ganz der Mann dazu, ein hervorragendes Werk zu Ende zu führen. In seiner hohen Stellung zu Mytilene in der Regierung des Orients stunden ihm alle Hilfsquellen wie ausgewählte Mitarbeiter zu Gebote zur Sammlung des notwendigen Materials. Ebenso auf Sizilien. Dazu kam die eigene Erfahrung und Beobachtung auf Seereisen und Heereszügen. Das beweisen auch die erhaltenen Fragmente des Agrippa und Strabo führt aus: Am meisten aber zeichnet und gestaltet die See das Land, indem sie Busen, hohes Meer und Meerengen bildet, desgleichen auch Landengen, Halbinseln und Vorgebirge. Dabei helfen aber auch die Ströme und Gebirge. Denn durch die derartigen Dinge sind Festländer und Völker und naturgemäße Lage der Orte und die übrigen mannigfaltigen Bezeichnungen, *wovon die geographische Karte voll ist,* zu verständlichen Begriffen geworden. Hierin mitinbegriffen ist auch die Menge der in allen Meeren und an jeder Küste ausgestreuten Inseln.

Wenn unter der Regierungszeit Neros von entlegenen Teilen des Reiches Spezialkarten eingefordert wurden zu genauerer Verfolgung des Kriegsverlaufes, so ist daraus nur ersichtlich, daß hierfür eben eine wenn auch noch so groß angelegte Reichskarte nicht ausreichte. Zahlreiche Nachbildungen der ganzen Karte oder einzelner Stücke dienten sachgemäß nicht dazu, ihre Vorteile zu erhalten, sondern nur dem ausgedehnten Gebrauch, indem durch die Nachzeichnungen Flüchtigkeiten und Fehler sich einschlichen. Veränderungen des

ursprünglichen Kartenbildes mußten um so störender werden und sich vom Original umsomehr entfernen, je einseitiger immer wieder die Reproduktionen als Vorlagen dienten. Fast $1^1/_2$ Jahrhundert später mochten solche Blätter insbesondere auch durch Liebhabereien und das Unverständnis der Nachbildner sich schon so weit vom Original entfernt haben, daß sie den strengen Tadel des Ptolemäus verdienten. Marinus rügte schon vorher an diesen und andern Karten, die in seiner Zeit noch erhalten waren oder darnach neu angefertigt wurden, die Darstellung in der Ebene, ohne auf die Kugelwölbung Rücksicht zu nehmen. Darin hatte er umsomehr recht, als es sich bei der Römerkarte um bedeutende Ausdehnung in der Breite, vornehmlich aber in der Länge handelte, wodurch große Verzerrungen sich ergeben mußten. Die Alexandrier haben mit Recht getadelt, schließlich aber doch bei ihren eigenen Arbeiten, mit Ausnahme des Übersichtsblattes, die Plattkarte beibehalten.

Sie kannten die Hipparchschen Projektionen, gaben auch eigene an, ohne sie schließlich zu verwenden. Wenn Marinus für die Hand der Seeleute seiner Zeit brauchbare Karten zeichnete, so konnte er gar keinen andern Entwurf als denjenigen in der Rechteckform anwenden, der sich auf den Parallel von 36 ° bezogen, für das innere Meer nur wenig von dem winkeltreuen Entwurf unterscheiden konnte, sobald die römischen Vermessungsresultate mit ermittelten Richtungen getreu aufgetragen wurden. Aus dem strengen Urteil des Marinus über zeitgenössische Kartenbilder darf nicht auf das Original der Römerkarte geschlossen werden, noch ist anzunehmen, daß mit der teilweisen Zurücksetzung der mathe-

matischen Geographie oder vielmehr der zeitlichen Beiseitsetzung noch nicht erfüllbarer Forderungen Hipparchs zu einem idealen Kartenbilde auch die elementaren Folgerungen aus den Erdmessungsversuchen verloren gegangen seien. Dafür zeugt schon die Autorität des um die Zeit der Messungen in Rom angesehenen Posidonius, der sich selbst mit dem Problem beschäftigt hatte und durch seine hohen Gönner nicht ohne Einfluß sein konnte. Die elementare Folgerung lag in der Verkürzung der Längengrade mit zunehmender Breite, so daß sie bei 36° d. B. zirka $^4/_5$, bei 60° d. B. (nördlich der Reichsgrenze in Britannien) nur noch die Hälfte eines Breitengrades ausmachten. Für die Darstellung des Römerreiches ergab sich also von selbst (sollte nur in rohen Zügen das betreffende Stück der Kugeloberfläche in die Ebene ausgebreitet werden) die Form eines kurzen Radmantels, welche Strabo so treffend bezeichnet. Soweit hatte sich auch Cicero in die Werke der griechischen Geographie eingearbeitet, ohne von Posidonius, den er hoch schätzte, lernen zu müssen, wie ein möglichst dem Erdbild getreuer Netzentwurf aussehen mußte. Es verblieb aber doch, wie aus den Nachbildungen, welche vielleicht im vierten oder fünften Gliede Marinus vorlagen, hervorgeht, auch hier trotz bessern Wissens bei der Plattkarte. Diese nahm aber doch insoweit auf die Kugelgestalt Rücksicht, daß die Verkürzung der Längengrade, wir nehmen an auf $^4/_5$, zu Grunde gelegt wurde, wodurch für die ausgezeichneten Länder des Reiches, insbesondere das Mittelmeer selbst eine gute Grundlage geschaffen war.

Es mag auffallen, daß wir einer Karte, die wir doch nicht mehr haben, so große Beachtung schenken.

Man bedenke zur Entschuldigung, welche Bedeutung der Nachweis der Existenz eines solchen Kartenbildes im ersten Jahrhundert unserer Zeitrechnung hat. Einem gebildeten Seemann, was an dieser Stelle stets maßgebend ist, konnte die Vertrautheit mit den astronomischen Lehren seiner Zeit und der Besitz der besten Segelanweisungen die Kenntnis dieser Schöpfung nicht ersetzen. Man bedenke ferner das umfassende Wissen der Männer, welche dieselbe ins Leben riefen oder daran mitarbeiteten, ihre eigenen Reisen und Beobachtungen in den dargestellten Gebieten, die Hülfsquellen, welche ihnen zu Gebote standen, den streng auf das erstrebte Ziel gerichteten Blick der für Verwaltung, Verkehr und Verwendung aller Kräfte im Staatsinteresse so hoch veranlagten Römer, so wird zugegeben werden müssen, daß für die uns nächstliegenden Zwecke die Tafeln I, II, III, V, VI, VII, IX und X Europe, I und IV Asia mit I, II und III Afrika zusammen denselben Umfang der Römerkarte bei weitem nicht zu ersetzen vermögen.

Dazu kommen noch einige weitere Erwägungen. Sobald es sich z. B. um die Darstellung Brittanniens handelte, sowohl in seiner Entfernung von der Nordküste Galliens wie seiner Küstenausdehnung, konnte der Gelehrte tiefsinnige Betrachtungen über die Fahrt des Massiliers anstellen, um endlich seine Angaben zu reduzieren, in Frage zu stellen oder ihn geradezu (wie Strabo tut) einen Aufschneider und Lügner nennen. Der Römer sagte, von der und der Stelle Galliens aus nach der gegenüberliegenden Küste Britanniens ist es eine Nachtfahrt nach meiner Erfahrung. Die Südküste der Hauptinsel aber ist ebenso lang wie die gegenüberliegende

Galliens, denn die beiden Landenden liegen den entsprechenden Grenzen Galliens gegenüber, im Norden aber ist die Insel an zwei Stellen auf einen Bruchteil dieser Länge eingeschnürt, dort haben wir die Grenzwälle gegen Caledonia hin aufgeführt. Weit richtiger ist aber die Anwendung einer bestimmten unveränderlichen Maßeinheit im ganzen Werk. Es ist ja sehr richtig, daß Ptolemäus noch sehr wohl wußte, daß seine großen Vorgänger Eratosthenes und Posidonius verschiedene Maßeinheiten benutzten und in Vielfachen derselben den Erdumfang anzugeben suchten. Auch das Verhältnis der beiden Stadien war ihm noch klar, sonst hätte er die Distanzen, welche die beiden in eben diesen Einheiten ausdrückten, nicht ohne greifbare Widersprüche verwenden können, wie er durch Umrechnung tat. Weit genauere Aufschlüsse konnte Posidonius selbst allen geben, die sich um diese Zeit in Rom dafür interessierten. Da zudem die Arbeiten von Eratosthenes wie von Hipparch vorlagen, bestund auch für Agrippa in dieser Sache nicht nur keine Unklarheit, sondern es bot sich Anlaß genug, auf Grund neuer genauer Messungen die ihrigen zu prüfen und nur das Verwendbare beizubehalten, dabei natürlich in römische Stadien umgerechnet, von denen acht auf die römische Meile gingen. Hatte beispielsweise Eratosthenes bei seiner Erdmessung 250,000 altgriechische Stadien (zu 164 m) für den Erdumfang angegeben, so waren es 221, oder da bei der Unsicherheit der gemessenen Entfernung Alexandrien-Syene auf 220,000 abgerundet werden konnte. ebenso viele Stadien in römischem Maß, wobei zufällig fast der richtige Wert getroffen worden wäre. Einer der Hauptvorteile der Weltreichskarte lag also auch in dem

Ausdruck aller Distanzen in der Maßeinheit, welche derselben zur Grundlage diente und die im ganzen Reich Geltung besaß.

Das NAUTISCHE WISSEN. Die Küstenfahrt verlangte keine weitern Kenntnisse, die praktische Schulung reichte darin aus. Schon der Lotsendienst erforderte mehr: neben genauer Kenntnis der nächsten Meeresteile, Hafenanlagen, lokalen Wind- und Wetteranzeichen auch einige Sprachübung in verschiedenen Idiomen und Vertrautheit mit den üblichen Schiffen im Manöver. Mit einem Wort: er mußte ein seebefahrener Mann sein, der für die Einsegelung in bestimmte Hafenplätze ganz speziell eingeschult war. An die Führer größerer Fracht- und Transportschiffe mußten höhere Anforderungen gestellt werden. Bewegten sich diese Fahrten auch vielfach in ähnlichen Geleisen, wobei geradezu Pontusfahrer, Westfahrer (nach den Küsten des Westmeeres) und von Alexandrien aus Romfahrer der Getreideflotte unterschieden werden konnten, so blieben sich doch die notwendigen theoretischen Kenntnisse neben der selbstverständlichen praktischen Befähigung ungefähr gleich. Natürlich gab es auch im Altertum unter den Schiffern sehr verschieden veranlagte Köpfe und es mochte gute Führer geben, deren nautische Kenntnisse gering waren. Daraus aber eine Geringschätzung abzuleiten, wäre nicht wohl angebracht, indem neben der persönlichen Eignung und der praktischen Befähigung, die sich nur durch andauernden Seedienst erwerben ließ, auch die Vorteile des theoretischen Wissens und seiner Verwertung zu klar am Tage lagen. Sie erhoben die damit Ausgerüsteten über die gewöhn-

Karte des nördlichen Sternhimmels aus der Basler Ausgabe des Almaghest.

lichen Wegmacher im Fache, dabei ohne jede Überhebung, indem gerade sie einsahen, wie sehr ihr Wissen noch Stückwerk war. Die Wertschätzung dieser Leute ist je nach dem Standpunkte des Beurteilenden eine recht verschiedene, oft ungerechte. Man bedenke nur, daß die Römer z. B. kein seefahrendes Volk waren, und sie schlugen die Karthager doch zur See und zwangen die Griechen der Küsten und Inseln in ihren Dienst. Wenn sie noch im Zeitalter Augustus die Seefahrt als Beruf wenn nicht für sie entehrend, doch eines freien Mannes nicht würdig erachteten, so wußten sie ihre Bedeutung recht wohl zu schätzen und benutzten die darin fähigsten Leute im Privat- und Staatsinteresse. Wer möglichst objektiv die Seefahrtskunde der Alten in allen ihren Teilen überschaut, muß zu dem Urteil kommen, daß sie mit Ausnahme größerer Sicherheit in Bestimmung von Geschwindigkeit und Fahrtrichtung mindestens das enthielt, was die Führer im Zeitalter der Entdeckungen ihr Eigentum nannten. Dazu ist sie in weit engerer Verbindung mit den Vertretern der wissenschaftlichen Geographie als durchs ganze Mittelalter hindurch. Es darf ruhig ausgesprochen werden: Derjenige, welcher im ersten Jahrhundert unserer Zeitrechnung im Vordertreffen der Nautiker zu finden war, hatte eine ebenso ernste Schule durchzumachen wie später; das Mehr unserer Tage wird durch die Erleichterung in der Methode und die ihm gebotenen verbesserten Hifsmittel in Tabellen, Anweisungen, Karten und Instrumenten reichlich aufgewogen.

Die Grundlage bildete naturgemäß die Mathematik, welche schon hoch entwickelt war. Da wir, auch stillschweigend, stets von Alexandrien der zweitgrößten

Stadt des Reiches, nächst Athen einem Hauptsitz des Wissens jener Zeit, ausgehen, so ist damit zugleich ausgesprochen, daß sich hier für jeden strebsamen Mann reiche Gelegenheit zu Fachstudien bot. Als Wahrzeichen des Berufes gleichsam warf der hohe Leuchtturm sein Licht weit über das Meer; in den beiden geräumigen Häfen an der Stadt, sowie in demjenigen der damals noch für tiefgehende Lastschiffe zugänglichen Mareotis ragte ein reicher Mastenwald mit den Abzeichen aller Seeplätze des Reiches empor. In dieser Stadt lehrte schon 300 J. v. Chr. der Mathematiker Euklid, dessen Schüler das Werk des Meisters fortführten und die dem Seemann so wichtige Geometrie, über Körperberechnung bis zu den Kugelsätzen entwickelten. Da Thales schon zur Hebung des Seegewerbes ein Werk über die Nautik verfaßt hatte, Pytheas und Posidonius näher der Zeit, von welcher wir handeln, über den Ozean schrieben, ist es gar nicht anders denkbar, als daß für die Schiffsführer eigene Fachschulen bestunden, die Vorträge der Lehrer den Anforderungen des Berufes und der Vorbildung gemäß gehalten wurden.

Die Wahrscheinlichkeitsbeweise des Aristoteles für die Kugelform der Erde waren den Seeleuten recht naheliegend, die Mehrzahl der Gründe den meisten durch Beobachtungen auf den Fahrten im innern Meere schon bekannt und bildeten in ihrer Gesamtheit kaum mehr Anlaß zu Zweifeln. Da es keine Scheibe mehr sein konnte, sondern die Erde Körperform haben mußte, entsprach nur die Kugel in allen Zügen. Ihre Wölbung sowohl in der Mittagslinie als in der dazu senkrechten oder jeder andern Richtung wurde vielfach beim Ansegeln hoher Inseln oder beim Herannahen eines Segel-

fahrzeuges aus irgend welcher Himmelsgegend fast täglich beobachtet. Außer Landsicht war der Horizont vom Mastkopf aus stets vollkommen kreisrund und der runde Erdschatten auf der Mondscheibe bei jeder Mondfinsternis: alles fernere gewichtige Gründe. Die Höhenveränderung der Gestirne (wobei einzelne, wie Canopus im Norden, verschwanden, dagegen das Bärengestirn einen vollen Kreis am Himmel beschrieb) forderte einen mit der Breitenlage veränderten Horizont wie auf der Kugel. Ferner war schon eine große Strecke der Erdfläche vom heiligen Vorgebirge nach Osten hin auf deren äußersten Punkten bekannt, an denen sich dieselben Verhältnisse wiederholten, die also auch eine gleichmäßige Wölbung in der West- und Ostrichtung forderten. Die Ausdehnung der Ökumene auf dem Parallel von Rhodus wurde auf mindestens die Hälfte des ganzen Umfanges angegeben. Nach der ermittelten Stadienlänge dieser Linie wie aus der verhältnitmäßig raschen Höhenänderung der Gestirne mußte geschlossen werden, daß die Erde nicht so gar groß sein konnte, ihre Dimensionen sich in vielfachen der gebräuchlichen Maßeinheiten ausdrücken ließen.

Die Erdmessung war demnach ein wissenschaftliches Problem, das auf sicherer, in allen Teilen leicht übersichtlicher Grundlage ruhte. Ebenso klar wurde erkannt, daß die Schwäche des Verfahrens nicht in der Methode, noch weniger im astronomischen Teil der Lösung, sondern vor allem in der Schwierigkeit der Abmessung der Distanz zweier auf demselben Mittagskreise befindlichen Punkte der Erde liege. An keinem Orte wie in Alexandrien war so gut bekannt, wie ungenügend für diesen Zweck z. B. die Entfernungen von Syene oder Rhodus ermittelt waren. Hinreichend bekannt

waren sie ja für den innern wie für den Seeverkehr, sollten sie aber als irdische Grundmaße, deren Vielfaches der Erdumfang war, benutzt werden, so mußten sich die Abweichungen vom wirklichen Werte ebenso vervielfachen. Die bisherigen Ergebnisse derartiger Versuche waren nichts mehr als Annäherungswerte, wurden als solche aufgefaßt und bis auf weiteres den Erörterungen über die Kugeloberfläche und dem bekannten Stück derselben mit Vorbehalt zu Grunde gelegt.

Von der wichtigen Plattkarte des innern Meeres und ihrem Bau auf den Parallel 36° wurde bei der Römerkarte gesprochen. Bekannt waren von Hipparch an die drei meist angewandten perspektiven Projektionen, von denen die stereographische die größte Wichtigkeit besaß. Diese besitzt die Eigenschaft der Winkeltreue und es sind zudem alle Kugelkreise auf dem Abbild ebenfalls Kreise. Es ist der Netzentwurf zu den Sternkarten, wie er noch jetzt gebräuchlich ist. Diese bildeten für den Seemann gleichsam sein Himmelsinventar, darnach er sich in vielen Verhältnissen meist zurecht finden konnte. Zur Einprägung der Sternbilder bilden Nachtwachen zur See die günstigste Gelegenheit, ebenso auf weiten Ebenen oder auf Türmen, wie der Wächter (Aeschylos: Agamemnon, zuerst aufgeführt in Athen 459 v. Chr.) sagt:

Ja, lichte Sterne, die im Äther herrschen,
Du reiche Strahlenschar der Nacht, wie gut
Hab' ich dich ausgelernt im Lauf der Monde.

Von der „reichen Strahlenschar" des südlichen Himmels sind einige so ausgezeichnet in der Pracht des Lichteffektes oder Stellung, daß sie für den Seemann in erster Linie ins Auge gefaßt und benannt werden, hier

natürlich nicht aufzuzählen sind. Neben den Hauptsternen der Tierkreiszone erheischt die Bärengruppe das größte Interesse, als besonders geeignet zur Bestimmung der Richtung in der Nachtzeit. Vor 2000 Jahren stund noch β des kleinen Bären dem Nordpol am nächsten, nicht wie jetzt α desselben Sternbildes. Beide umkreisten den Nordpol in so engen Bahnen, daß sie sehr gut als Richtsterne dienten und zudem auch bei teilweiser Bedeckung des Himmels bei nur kurzem Erscheinen rasch erkannt wurden. Der Inhalt des gestirnten Himmels war derselbe, den auch jetzt der Seemann zur Bestimmung des Kompasses, der Breite oder zur Ermittlung der Länge aus Monddistanzen benutzt. Die Gnomonik, d. h. die Schattenlänge eines gemessenen, senkrecht auf einer horizontalen Fläche oder in Grade eingeteilten Gefäßes konnte erst zur Breitenbestimmung an jedem Mittag verwendet werden, nachdem Tabellen der Sonnendeklination aufgestellt waren, sonst aber nur an den Jahrestagen, da die Sonne sich in einem der vier Kardinalpunkte ihrer Bahn befand.

Am mangelhaftesten stund es mit der Zeitteilung. Im täglichen Leben waren die Stunden von ungleicher Länge, indem ja zwölf auf den Tag und zwölf auf die Nacht gerechnet wurden, wodurch sich längere Sommertagesstunden ergaben. Die Astronomie rechnet aber nach gleichmäßigen Stunden, wie sich solche an den Tagen der Äquinoktien ergeben, und es wurde daher oft beigefügt „Stunden der Nachtgleichen". Eine Äquatorealuhr ergab sich aus einem senkrecht in der Mitte einer Ebene befestigten Stiftes, wonach die Ebene parallel der Äquatorebene gebracht wurde. Es beschrieb dann die Schattenspitze in jeder Stunde gleiche Winkel,

die noch in Unterabteilungen von 1/4 geteilt wurden. Eine weitgehende Einteilung war nicht tunlich, da die Unschärfe des Schattens genaue Ablesungen nicht zuließ. Daher finden wir auch bei den Angaben der längsten Tage nur solche bis auf eine Viertelstunde genau. Wasser- und besser noch Sanduhren konnten zur Ermittlung kleinerer Zeiteinheiten hergerichtet werden und waren im Gebrauch. Sie waren ebenfalls ungenau, weshalb Tycho Quecksilber verwendete. Zur Bestimmung kleiner Bruchteile der Stunde konnte (da die Zwölf-, resp. Sechzigteilung von alters her gebräuchlich war) die Zählung wie beim gleichmäßigen Schrittmaß angewendet werden. Einen wichtigen Lehrgegenstand bildeten auch die sog. Klimate und deren Unterabteilungen, d. h. die Ermittlung der verschiedenen Breitengrade oder der Polhöhen, welche beim nördlichen Sonnenstande ansteigenden Tageslängen entsprechen. Eine derart angeordnete Tabelle erlaubte die Entnahme der Breite eines Ortes, an welchem die Dauer eines längsten Tages beobachtet wurde. Der folgenden Zusammenstellung liegt die Sonnendeklination von 23° 50′ zu Grunde.

Tabelle der Klimate und Parallelen

			Parallel	Längster Tag	Poldhöhe Ptolemäus	Berichtigt
Klima	I	1.		12 1/4	4° 1/4	4° 14′
		2.		12 1/2	8° 1/2 1/12	8° 25′
		3.		12 3/4	12° 1/2	12° 31′
		4.	(Durch Meroë)	13	16° 1/2 1/12	16° 28′
Klima	II	5.		13 1/4	20° 1/4	20° 15′
		6.	(Durch Syene)	13 1/2	23° 1/2 1/3	23° 50′
Klima	III	7.		13 3/4	27° 1/6	27° 12′
		8.	(Durch Alexandrien)	14	30° 1/3	30° 22′
Klima	IV	9.		14 1/4	33° 1/3	33° 18′
		10.	(Durch Rhodus)	14 1/2	36°	56° 2′

		Parallel	Längster Tag	Ptolemäus	Berichtigt
Klima V	11.		$14^3/_4$	$38^0\,^1/_2\,^1/_{12}$	$38^0 34'$
	12.	(Durch Rom)	15	$40^0\,^1/_2\,^1/_2\,^1/_{12}$	$40^0 54'$
Klima VI	13.		$15^1/_4$	$43^0\,^1/_{12}$	$43^0 3'$
	14.	(Durch den Pontus)	$15^1/_2$	45^0	$45^0 2'$
Klima VII	15.		16	$48^0\,^1/_2$	$48^0 32'$
	16.		$16^1/_2$	$51^0\,^1/_2$	$51^0 31'$
Klima VIII	17.		17	54^0	$34^0 2$
	18.		$17^1/_2$	$56^0\,^1/_6$	$56^0 11'$
	19.		18	58^0	58^0
	20.		19	61^0	$60^0 53'$
	21.	(Durch Thule)	20	63^0	$62^0 58'$

Die Breiten der einzelnen Abschnitte sind sehr verschieden, so z. B. von 1—15 Stunden $10^0 32'$ oder 632 Seemeilen, von 19—20 Stunden des längsten Tages $2^0 53'$ = 173 Seemeilen. Es bezieht sich auch die Berichtigung nicht auf genauere Breiten, sondern nur auf die aus den angegebenen Tageslängen und bei einer Deklination von $23^0 50'$ sich ergebenden. Ist die letztere (wie in unserer Zeit) mit rund $23^1/_2{}^0$ einzusetzen, so ergibt sich für die $14^1/_2$stündige Tageszeit eine Breite von $36^0 28'$; die Zeitangabe der Dauer des längsten Tages ist aus angeführten Gründen notwendig ungenau und zudem sind die Parallelen mit dem Zusatz „durch Alexandrien" höchstens als in dieser Gegend durchlaufend zu verstehen, indem letztere Stadt unter $31^0 12'$ liegt (nicht unter $30^0 22'$).

Eine kleinere Anzahl von Parallelen als oben nimmt Plinius an, nämlich nur 10, da er vielfach befürchtet, der Genauigkeit zu nahe zu kommen.

Mit dem Stand der Sonne in den beiden Wendepunkten ergaben sich zwei Auf- und Niedergangsorte auf dem Horizont, die eine weitergehende Teilung der Windrose (hier ohne Rücksicht auf wirklich beobachtete

Winde und Gegenwinde, welche nicht genau der Skala entsprachen und zudem verschiedene Namen führten und damit eine Umgestaltung derselben zur Folge hatten.

Für die Breite von 36 ° und die Deklination 23 ° 30′ ergaben sich Auf-, resp. Untergangsorte der Sonne, die vom Ostpunkt je 30 ° (29 ° 58′) abstanden, und diese führte durch weiteres Auftragen auf dem Horizontkreis zu der 12teiligen Skala, die also der Einteilung des Tierkreises entsprach. Eine Gradeinteilung hatte für die Windrose keinen Zweck, wohl aber in Verbindung mit den übrigen Kugelkreisen zu einem Instrumente, dem wie oben die Abweitung ohne Rechnung entnommen und wo dann verschiedene andere Aufgaben gelöst werden können.

Ebenso schwach wie in der Zeitmessung war die Nautik in der Messung der Schiffsgeschwindigkeit bestellt. Da wir meist nur von der während eines Tages, einer Nacht zurückgelegten Distanz, gelegentlich auch während der Vormittagsstunden vernehmen, so scheint das meiste auf der Schätzung nach Erfahrung zu beruhen. Allerdings erreicht auch diese Schätzung bei großer Übung einen oft erstaunlichen Grad von Sicherheit. Es ist hier wie mit der Distanzschätzung, vieles ist Sache der Übung, vieles aber auch Sache persönlicher Befähigung, daher nicht übertragbar. Daß dieser Mangel ein fühlbarer war, ist aus dem wunderlichen Vorschlag Vitruvs zu ersehen, wonach seitlich am Schiff angebrachte Schaufelräder durch die Zahl ihrer Umdrehungen in einer bestimmten Zeit eine derartige Messung ermöglichen sollten. Theoretisch genommen ließe sich der Vorschlag ansehen, ja, das Schaufelrad, mit einem Zählwerk verbunden, würde

sich zum heutigen Patentlog ungefähr verhalten wie dasjenige des Küstenbootes zur Schraube des Ozeandampfers. Der Gedanke fand kaum Anklang. Näher liegt es, aus dem Vorbeitreiben eines ausgeworfenen leichten Gegenstandes auf die Fahrgeschwindigkeit zu schließen. Marken, in bestimmten Abständen auf der Verschanzung angebracht, erleichterten die Bestimmung. Wurden diese Marken z. B. in je 13′ Entfernung voneinander angebracht und nach dem Auswerfen wie im Schrittmaß beim Abschreiten einer Marche auf 15 gezählt, so entsprachen je 13 Fuß einer stündlichen Fahrt von 5 Stadien acht solcher Marken oder 104 Fuß an der Schiffseite in derselben Zeit einer solchen von 40 Stadien in der Stunde der Nachtgleichen.

Die Einheiten konnten beliebig anders ausgewählt werden, doch erscheinen obige für größere Schiffslängen und Geschwindigkeiten von 5—40 Stadien als angemessen. Das Ganze ist nur eine verbesserte, weniger ausschließlich von der persönlichen Befähigung abhängige Schätzung, die bei einiger Übung einer Messung sehr nahe kommt.

Maschinen, die nicht zur Ausrüstung eines größern Schiffes gehörten und nur in seltenen Fällen bei der Verfrachtung großer Lasten, so beim Transport der Obelisken, Verwendung fanden, gehören nicht hierher; es hatten eigene Fachmänner unter Benutzung aller Hülfsmittel der Hafenanlagen, Maschinen und zahlreiche Menschenkräfte, nicht der Befehlshaber des Schiffes dafür aufzukommen. Diejenigen aber, welche zum seetüchtig ausgerüsteten Kauffahrer gehören, werden bei der Abhandlung über das Schiff der Alten und seine Handhabung angeführt. Über die Kenntnis des innern Meeres

und die darauf bezüglichen Karten wurde das Notwendigste in den zwei entsprechend überschriebenen Artikeln zusammengefaßt.

Einige den Griechen bekannte Grundlehren der Optik wurden nicht weiter ausgebaut und in praktischer Anwendung zu Winkelmeßinstrumenten benutzt. Dagegen dürfen darauf gestützte Erklärungsversuche physikalischer Erscheinungen und ein bedenklicher Irrtum, der sich daraus herleitet, nicht übergangen werden. Das Reflexionsgesetz, wonach Ein- und Ausfallswinkel einander gleich und in einer zur spiegelnden senkrechten Ebene liegen, wurde schon von Euklid gelehrt. Die Brechung eines Lichtstrahles beim Übergang in ein anderes Medium in jeder von der Senkrechten verschiedenen Richtung war ebenfalls bekannt. Eine Anwendung dieses Gesetzes wurde gemacht zur Erklärung der gleichzeitigen Sichtbarkeit der Sonnen- und Vollmondscheibe über dem Horizont oder auch der möglichen Beachtung einer Mondfinsternis bei untergehender Sonne. Ist hiermit die Strahlenbrechung in den untersten Schichten der Lufthülle aus der Beobachtung erwiesen, so folgt daraus für die Horizont-Refraktion ein Wert von über 30′. (Mittlerer Durchmesser des Mondes 31′ 8″, der Sonne 31′ 59″, mittl. Hor.-Refr. 33′.) Aus demselben Satze ist das Fehlen der Refraktion im Zenitstand eines Gestirnes erklärt. Artemidorus hatte, wie oben angeführt, eine übertriebene Schilderung der Sonnengröße beim Untergang in Gadus gegeben, worüber er von Posidonius zurecht gewiesen wurde: „Ihre Größe nimmt zu beim Untergange (wie auf allen Meeren), weil Dünste aufsteigen, und durch diese empfängt das Auge, wie

durch (wassergefüllte Glaskugeln) Gläser, das vergrößerte Bild.“ Nun aber mußte die Probe auf das Exempel kommen, ob die Horizontal-Refraktion als solche wirklich erkannt war oder nicht. Leider ist wahrscheinlich das Letztere der Fall. Es handelt sich vorerst um die Beobachtungen des Sternes Canopus im Horizont (Süddeklination: 52 ° 37½′). Solche werden gemeldet von Posidonius nahe bei Gades (36 ° 35′) und es soll ihn auch Eudoxus in Cnidus (36 ° 32′) gesehen haben. Beides ist unter günstigen Umständen und ausnahmsweise wohl möglich; merkwürdig ist aber, wie auf diese unsichere Beobachtung (der eine Bestätigung auf dem südlich gelegenen Rhodus folgte) weiteres abgestellt werden konnte. Nehmen wir in Kürze das Schulbeispiel: Canopus ist in Cnidus im Horizont (nicht nur auf Rhodus deutlich sichtbar), im 5000 alte Stadien südlich gelegenen Alexandrien aber 7 ° 30′ = 1/48 des Kreises über dem Horizont. Der Erdumfang beträgt daher 240,000 alte = 180,000 große Stadien. Ein Beispiel ist's, nicht aber eine Messung. Wohl mochte er die Strahlenberechnung (wenn auch irrtümlich) für kleine Winkel gleich annehmen; nicht aber einen Stern im Horizont liegend bezeichnen, der von einem Turmdach oder hohem Ufer aus eben sichtbar ist. Unmöglich zu einer Messung ist der gewählte, auch nicht annähernd ermittelte Meridianabteil. Es ist auch nicht möglich, einen Winkel von 7 ° 30′ vom Horizont soweit exakt zu messen, daß derselbe als ein Teil eines größten Kreises in einer so wichtigen Rechnung verwendet werden dürfte. Damit ist die Sache aber nicht abgetan. Posidonius ist ein viel zu ernster Gelehrter, als daß er eine auf so schwacher Grundlage ruhende Erdmessung unter seinem Namen im Gegensatz zu

andern, insbesondere derjenigen von Eratosthenes, veröffentlicht hätte.

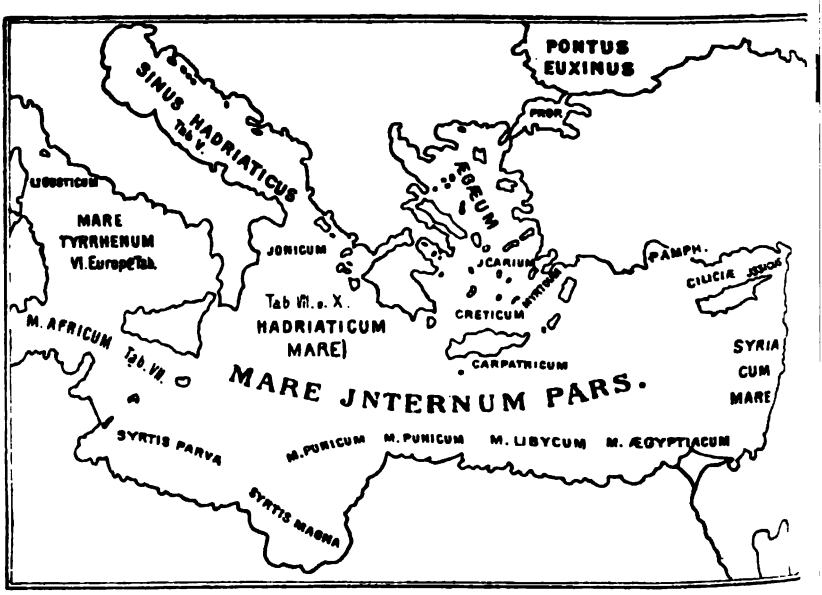
Die Beobachtungen des Canopus bei seinem Stand nahe dem Horizont dienten dazu, den Verlauf des vielerwähnten Parallels ohne Instrumente auf weitentlegenen Küstenpunkten festzulegen. Nun erwähnt aber Strabo (C. 95) das Erdmessungsresultat von 180,000 Stadien, ohne zu sagen, auf welcher Grundlage dasselbe ruhte. Da aber Marinus und Ptolemäus ihre Werke darauf basierten, mußten sie Kenntnis von einer solchen Messung haben und bestimmte Gründe sie dazu veranlassen, derselben den Vorzug vor ungefähr gleichaltrigen und ältern zu geben. Die oben angegebenen 3750 Stadien des gemessenen Meridianstückes sind natürlich in Beziehung zu den frühern 5000 Stadien und stehen in dem nämlichen Verhältnis zur erstern Zahl wie das jetzt von ihm angewendete Grundmaß zu dem kleinen Stadium. Ob der Meridianabteil nur umgerechnet oder gemessen wurde, ist nicht zu entscheiden. Die Winkelmessung ergab statt $^1/_{50}$ $^1/_{48}$ des Meridianes und damit das von den Alexandriern übernommenene Resultat. Ob hierzu die Höhe der Sonne im Sommersolstitium genommen wurde, ist bis jetzt so wenig möglich zu entscheiden, als andernfalls der oder die Sterne zu nennen, deren Höhenmessung verwendet wurde.

Wie Posidonius selber bemerkte, ist die Bestimmung des senkrechten Sonnenstandes auf dem Südpunkte schwierig, stets mit einer Zone der Ungenauigkeit behaftet, die nach Nord und Süd zirka 300 Stadien beträgt, welche Fehlerquelle um so schwerer ins Gewicht fällt, je kleiner der Meridianabteil gewählt wird. Daß Pytheas bereits ein Instrument mitführte, um Höhen-

winkel zu messen, die Hipparch später auswertete, daß Posidonius ebenfalls ein solches besaß, ist wahrscheinlich. Wie hätte er sonst den Winkel von $7^1/_2{}^0$ bestimmen können? Dabei sind wir auch geneigt, eine genauer ermittelte Breite für Alexandrien anzunehmen, trotzdem Ptolemäus nach der Tageslänge von 14 Stunden $30^1/_3{}^0$ beibehielt. Warum hier wieder auf die alte Grundlinie zurückgegangen wurde, ist leicht zu ersehen. Trotz der Vermessung des Römerreiches oder vielmehr gerade deshalb war die Entfernung von Syene nach Alexandrien die bestbekannte im ganzen Reich, die sich auf so viele Breitengrade ausdehnte, im Süden beim Wendekreise ihren Anfang nahm und im Norden in einer Handels- und Gelehrtenstadt mit ihren Hilfsmitteln endete. Auf den Einfluß des Posidonius hin mochte auch dieser Linie besondere Beachtung geschenkt worden sein. Ein Teil derselben war der periodischen Landvermessungen und Katasteraufnahmen wegen (Strabo C. 788), sowie durch den großen Kanal (Josephskanal) schon festgelegt. Es stammt aus diesem Lande auch die älteste erhaltene Karte. Ein ägyptischer Papyrus aus dem 13. Jahrhundert v. Chr. enthält einen Plan von nubischen Goldminen. Durch die wahrscheinliche Nachmessung war der Anstoß gegeben, auch die Winkel zu prüfen und solche bei Sterndurchgängen an den beiden Endpunkten zu ergänzen.

Eines der wichtigsten Phänomen zur Längenbestimmung bildeten die Mondfinsternisse, weshalb Hipparch eine Tabelle solcher nach seinen Berechnungen aufstellte. Sie wurde indessen wenig benützt, weil die Zeitmesser noch so kümmerlich waren. Von einer derartigen Längenbestimmung ist uns Kunde erhalten, sie

dient zugleich als Beweis, wie weit noch die theoretisch richtige Forderung und die Möglichkeit ihrer Erfüllung auseinander gingen, wie notwendig es war, die Karte vorerst ohne direkte Längenbestimmungen zu entwerfen. Im Jahre 331 v. Chr. soll in Arbela eine Mondfinsternis um die fünfte Tagesstunde, in Karthago um die zweite



Das innere Meer mit der Bezeichnung seiner Teile nach den Alexandrinern.

beobachtet worden sein. Aus diesem Zeitunterschied wurde auf eine Längendifferenz von 45° geschlossen, während der Abstand nur schwach 34° beträgt, also 11° zu viel. Diese Angabe ergänzt den früher ausführlich mitgeteilten Nachweis, daß aus der irrigen Rechnung des Posidonius von Südsizilien bis zu den Säulen statt 14½°

ganze 25°, also $10^1/_2$° zu viel, gerechnet und in den Karten niedergelegt wurden. *Diese beiden Werte machen demnach von Calpe bis Arbela eine Verzerruug in der Westostrichtung von reichlich $21^1/_2$° aus, und da die Karawanenstrasse über Antiochia, Edessa und Ninus sehr gut bekannt war, entfällt der grösste Teil auf das innere Meer und ist dessen Verzerrung um 20° hiermit zum ersten Male für das ganze Becken erklärt.*

Die zur Bestimmung des Zeitunterschiedes zwischen einem Nullmeridian und beliebigen Punkten östlich und westlich davon bei hellem Wetter stets zur Verfügung stehende Weltuhr konnte dem Scharfsinn Hipparchs und seiner Nachfolger nicht entgehen. An dieser Uhr bildet der Sternhimmel, von dem je ein für jeden Tag des Jahres dienender Fixstern nahe der Mondbahnebene, die 5° zur Ekliptik geneigt ist (die Sonne mitgezählt), das Zifferblatt, der Mond den Zeiger. Da der Mond im Mittel stündlich der Sonne $^1/_2$° (genauer 33′) voreilt, dienen diese „Monddistanzen“ zur Entnahme der Zeit aus vorberechneten Tabellen am Nullmeridian während der Beobachtung, woraus der Zeitunterschied oder die Länge sich ergibt. Solche Tafeln zu berechnen, wäre der griechischen Astronomie in ihrer Blüte in derselben sichern Weise gelungen wie die Vorausbestimmung der Mondfinsternisse. Da uns der Mond nahe ist, müssen natürlich alle Ablesungen an diesem „Zeiger“ auf den Erdmittelpunkt reduziert werden. Die Entfernung des Mondes (59 Erdradien) und das Verhältnis zum Erdhalbmesser war hinreichend genau bekannt, ebenso der scheinbare Mondhalbmesser. Zu einer ersten Annäherung ließen sich auch die Höhen

und Distanzen ermitteln. Es fehlte also schließlich nur an einem ausreichend genauen, transportabeln Zeitmesser für die Hand des wissenschaftlichen Reisenden, um die Himmelsuhr zu Ablesungen und nachherigen Längenbestimmungen an Land oder zur See benutzen zu können.

Die Romfahrt

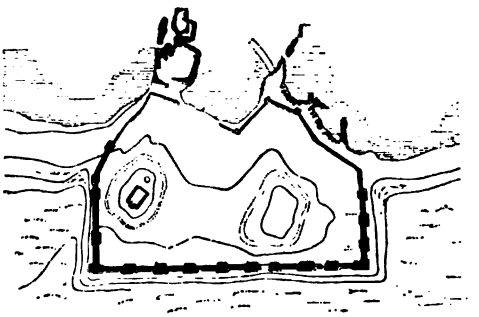
Von Cäsarea bis unter Clauda. — Der Kampf im Sturm und die Strandung auf Melita. — Reise über Puteoli nach Rom und zwei Jahre Wirksamkeit in der Welthauptstadt.

Die Romfahrt

von Cäsarea bis unter Clauda

Cäsarea, von seinem Wiedererbauer Herodes d. G. so benannt, führte vordem den Namen Stratonsturm. Die Anlage dieses schönen Seehafens entsprach einem wahren Bedürfnis, indem die ganze von Süd-Südwest nach Nord-Nordost verlaufende Küste der Seefahrt bei heftig wehendem Westwind recht gefährlich ist. Es war eine wohlangelegte Seestation, doch fehlten ihr sowohl der seemännische Geist der Bewohner phönikischer und griechischer Seestädte und Kolonien, als die Verbindung mit einem ausgedehnten Absatzgebiet, Stapelprodukte der Landwirtschaft und der Industrie. Die Seemachtstellung der Marktbeherrscherin des Nilgebietes Alexandrien, mit seinen Verbindungen vom arabischen Busen nach den ostafrikanischen, südarabischen und indischen Küsten, konnte von hier aus ebenso wenig erschüttert werden als diejenige der phönikischen und syrischen Seestädte. Erstere verfügten seit alters über eine unternehmungslustige, für Handel, Seewesen und Industrie hochbegabte Bevölkerung und wußten mit den letztern ihre Ortslage

trefflich auszunutzen, zum Teil trotz natürlicher Hindernisse selbst zu gestalten. Das schmale syrisch-phönikische Küstenland mit den Gebirgszügen und Hohlsyrien ist eine gesegnete Landenge, ein Isthmus zwischen dem Meere nach Westen und den Sandwüsten und Steppen, die sich ostwärts nach dem Zweistromland ausdehnen und durch die Karawanenstraßen nach dem persischen Meerbusen ebenso gut mit den Küsten des erythräischen Meeres in Verbindung stunden, wie zumeist die ägyptische Handelsmetropole es auf dem Seewege war.



Grundplan des Hafens von Cäsarea.

Cäsarea besaß als Hinterland fast ausschließlich nur Judäa, indem die im Nordosten nach der Wüste hin vorgeschobenen Handels- und Stapelplätze Damaskus und Palmyra mit den Straßen nach dem Euphrat unter Kontrolle von Tyrus und Sidon standen, der Handel im Osten der Jordansenke vom älanitischen Busen und den arabischen Karawanenstraßen nach dem Orontes und obern Euphrat für das Westjordanland ohne Bedeutung blieb. Cäsarea als Seeplatz war von großer Wichtigkeit für Rom, nicht aber gleichzeitg für Judäa, deshalb hatten die vom

Kaiserreich geduldeten Könige Herodes und Agrippa mit der Erbauung und Verschönerung weniger ihrem Lande, als vielmehr der Herrscherin Rom einen dort auch anerkannten Dienst erwiesen. In dem wohlangelegten, nach bekannten Vorbildern erbauten Hafen waren stets größere Küstenschiffe, auch solche mit Militärtransporten von Westen her zu erwarten, nicht aber solche von Alexandrien herkommend, die ihre Bestimmung westwärts hatten. Cäsarea war in der Hand Roms für die Ausschiffung der nach Jerusalem bestimmten Truppen von Bedeutung, sah deshalb die Heere des Vespasian und Titus durchziehen, worüber wirklich Cäsarea jubelte, da gleichzeitig Jerusalem bangte, während für nördlichere Gegenden, so für Sephoris und Tiberias, der Seehafen Ptolemaïs günstiger lag.

Da ein Teil einer augustäischen Kohorte abgelöst werden sollte und mit Paulus einige andere Gefangene nach Rom zu transportieren waren, konnte demnach nicht auf ein Schiff gewartet werden, das direkt nach Puteoli oder Ostia bestimmt war. So gut wie heute hätte zwar der Machthaber ein Schiff von Alexandrien gegen Entschädigung verschreiben oder ein sonst geeignetes für diese Fahrt mieten, chartern können, das lag aber nicht in seiner Absicht; wenn der Weg eines Fahrzeuges nur nach westlicher gelegenen Seestädten führte, so war in dieser Jahreszeit stets Aussicht vorhanden, in einem dieser Häfen ein solches zu finden, dessen Bestimmung Puteoli oder sonst ein geeigneter Anlageplatz Süd- oder Westitaliens war. Segelte dasselbe z. B. auch nach Syrakus, so konnte dort weitere Gelegenheit gefunden oder mit dem Schiffer weitere Abmachung getroffen werden. Schon an der nächsten Küste, vor allem aus in Sidon, war viel eher

als in Cäsarea ein solches Schiff zu finden. Daher wurden die Soldaten und Gefangenen unter den Centurien Julius auf ein adriamyttisches Schiff gebracht, welches nach den Küsten Asiens bestimmt war. Wie ältere Ausleger auf die kleine Seestadt Adrymeton in der kleinen Syrte verfallen konnten, ist nicht gut verständlich, umsomehr, als dieser Ort keinen Hafen besaß und deshalb auch nicht so große Fahrzeuge in den östlichen Meeren haben konnte, welche gegen Ende des Sommers den asiatischen Küsten entlang fuhren. Das ist indessen nebensächlich, da das hier gemeinte Schiff nach der bekannten Seestadt Adriamyttium als Endziel der Fahrt an den Küsten und Inseln Asiens segelte und die angegebene Bestimmung vollkommen klar ist. Es ist richtig, daß Lukas hier wie anderwärts unter „Asia" selbstredend nur den westlichen Teil der Halbinsel Kleinasiens versteht, Cilicien und Pamphilien also nicht dazu zählt. Von dem Schiffer kann eine so genaue Unterscheidung nicht wohl angenommen werden, sondern er fuhr nach den Küstenstädten, wohin sich zur Zeit Fracht in Cäsarea fand, in der Voraussicht, dort wiederum Ergänzung zu finden. Sie segelten zuerst nach Sidon. Durch die Aufnahme einer größern Zahl von Passagieren und das daherige Abkommen mußte der Schiffer bestimmt werden, soweit möglich die an seinem Wege liegenden Seestädte anzulaufen, damit dem Julius Gelegenheit geboten sei, ein weiter nach Westen bestimmtes Schiff für seinen Transport zu finden. Als sich Paulus anschickte, seine längst geplante Romfahrt nun auf dem unvermeidlichen Umwege anzutreten, war dies weder für ihn noch für Lukas etwas Ungewöhnliches, indem sie auf der frühern Reise (Apostelgesch. XXI, 2)

einen ähnlichen Schiffswechsel in Patara vorgenommen hatten, um von da nach der phönikischen Küste zu gelangen. Lukas der getreue Begleiter ist mit der Einschiffung in Cäsarea wieder an der Seite des Paulus, hat ihn wohl auch während der Gefangenschaft nicht verlassen. Zu einem Abschied von dem Jüngerkreis in der Stadt bot sich keine Gelegenheit, er hatte schon vorher stattgefunden oder wurde möglicherweise auch als selbstverständlich, als allgemein üblicher Brauch in der Beschreibung übergangen.

Die finstern Gebirgszüge über der Küstenebene im Südosten bargen für die Reisenden kein Ziel der Sehnsucht. Wie die Landfesten des Fahrzeuges los geworfen waren, die Segel geheißt und die Ausfahrt passiert war und sich mit der zunehmenden Fahrt die Küste entfernte, die weißschimmernden Prunkbauten zusammenflossen, drängte sich auch vor dem geistigen Auge alles mehr und mehr zusammen, was von den Bewohnern dieses Erdenflecks in ihrer Verblendung schroff zurückgewiesen worden war und jetzt als neue Saat unter fremden Völkern einen empfänglicheren Boden suchte. Nicht mehr dort droben in finsterer Abgeschiedenheit, abseits der Heerstraßen des Völkerlebens, sondern draußen im Mittelpunkte der Weltmacht selbst galt es das Werk zu Ende zu führen.

Jetzt richtete sich der Bug des Fahrzeuges nach dem Sitze einer verblühten Seekönigin, woselbst die Fäden der Seeherrschaft zusammenliefen, als der Fels, darauf der stolze Tempelbau sich erhob, noch als Dreschtenne benutzt wurde und von Rom selbst erst nach Jahrhunderten eine Kunde nach Carthago gelangen konnte.

Stolz aus dem Meere erhebt sich zur Rechten der Vorsprung des altheiligen Karmel, darauf die Menschen lange vor der Zeit, da hier der finstere Elia mit den Baalspriestern rang, eine höchste Gottheit verehrten. Weit zurück, doch deutlich über die Vorberge erhebt sich das Silberhaupt des Hermon, näher der nördlichen Küste aber scheinen die Gipfel des Libanon ihren Fuß im Meere zu baden. Es mag der in dieser Jahreszeit herrschende Westwind die Küstenfahrt nach Sidon veranlaßt haben, doch kann dieser Seehafen auch zum Reiseplane des Schiffers gehören, der Fracht dahin eingenommen hatte, oder hier noch weitere erwartete, da Cäsarea kaum das Fahrzeug ganz zu beladen vermochte. Ebenso gut aber dürfte erwartet werden, hier ein geeignetes Schiff für den Weitertransport zu finden. Einer dieser Gründe oder alle zusammen können bestimmend gewesen sein. Zudem lag Sidon nicht weit aus dem Wege. Wenn die asiatische Küste so eng begrenzt wird, wie es von Seite des Lukas ausdrücklich geschieht, so konnte doch bei Westwind keine andere Richtung gewählt werden. Wehte in den nächsten Tagen ein südlicher oder nördlicher Wind, was immerhin möglich war, dann konnte Cypern immer noch zur Rechten gelassen werden so gut wie von Cäsarea aus. Die Seeleute kannten den Küstenverlauf weit besser als es in späterer Zeit dargestellt wurde. Richtig in die Karte gelegt hätte sich die Zusammendrückung des innern Meeres an seinem östlichen Ende sofort bemerkbar gemacht. Seeleute, welche der Küste entlang aufwärts steuerten, bemerkten auf jeder Fahrt, daß der Mittagsschatten des Mastes nur wenig rechts von der Kielrichtung an Deck zu sehen war. Daß die Fahrt an dieser Küste in späterer Jahreszeit nicht immer eine

ungefährliche ist, mag folgende Einschaltung nach dem Bericht des Palästinaforschers, Prof. Sepp, dartun, dessen Fahrzeug in der Nähe von Sidon oder Saida strandete. „Man wagt (Sepp, a. a. O. p. 444) in der Fremde mehr als in der Heimat, doch ist eine Seefahrt mit den Schiffsleuten von der heutigen phönizischen Küste kein Kinderspiel. Obwohl wir den Arabern den Titel Admiral verdanken, sind sie doch das am wenigsten seetüchtige Volk, und wer sich ihren schwimmenden Balken anvertraut, sündigt am eigenen Leben. Es verlangte mich heiß, zur Weihnachtszeit in Bethlehem zu sein, und ich wollte die Gelegenheit erfassen und ein nach Joppe bestimmtes Schiff für 20 Piaster Fahrgeld benutzen. Doch der Mensch denkt und Gott lenkt. Wir stachen in See, die Segel blähten sich, am Bord befanden sich lauter Hadschi (Pilger): ich der Christ, dann Türken und Juden, besonders Marokkaner, Männer, Weiber und Kinder durcheinander, 34 an der Zahl, die so dürftig als möglich lebten und nur der Billigkeit wegen den Wasserweg einschlugen, indem ihnen das Herz vor Sehnsucht brannte, nach Jerusalem zu kommen. Unter den Matrosen war der stärkste Abdallah der Mohr, der den Nostruomo machte. Nach der Arbeit setzten sich die sonnenverbrannten Kerle um einen Trog voll Reis auf den Boden (sie bildeten also auch eine Speisegenossenschaft). Ich hatte bald heraus, daß der Rais (der Führer) mit Ausnahme der Zahlzeichen nichts lesen noch schreiben konnte und kein Kompaß vorhanden war. Freilich galt es nur eine Küstenfahrt. Der Mond schien hell; ich war einer der letzten, der sich schlafen legte; das Verdeck war so vollgepfropft, daß die Matrosen über unsere Köpfe hin- und her-

stiegen. Nachts zwei Uhr schrak ich auf, denn Koffer und Felleisen, Kisten und Kasten rollten übereinander, das Fahrzeug war auf die Seite gelegt. Die Mannschaft rannte kopflos hin und her, bis sie endlich unter fürchterlichem Geheul die Segel einzogen. Nun begann ein gewaltiges Schaukeln, wozu der Wind sein Lied pfiff. Wir lavierten hin und her, bis der Wind uns von Süden entgegenstürmte und alle Bande der Disziplin gelöst waren. Einer schlug mir mein Tagebuch aus der Hand, indem er behauptete, ich hätte mit dem Schreiben den Wind aufgerufen, und als wir Kap Blank, wo nicht den Karmel, vor Augen zu haben meinten, wurde gewendet und das Fahrzeug flog mit großer Schnelligkeit gegen Sidon zurück. Wir bargen uns hinter den Felsen im offenen Meer, da auch Sidon eine Reede hat, und die Anker fielen... Der übrige Tag verging in Angst vor der kommenden Nacht. Der Horizont hatte sich leichenfahl gefärbt, der Wind brüllte wilder aus Süden und das Meer schlug schauerlich an die Klippen, wo die Matrosen unser Schiff an Eisenringen festzubinden sich bemühten. Abermals legte sich jeder nieder, bis es in Strömen zu regnen begann. Das Meerwasser goß in Bächen über die Klippen und das Verdeck. Was nicht abfloß, schoß in den Schiffsraum, wo Weiber und Kinder zusammenkauerten. Wer solch ein verzweifeltes Zusammenheulen zum ersten Mal hörte, dem mußten die Haare zu Berge stehen. Das Küstenboot wurde noch von einem andern flüchtigen angerannt und beschädigt. Nachdem der Sturm nachgelassen, versuchte es seine Fahrt fortzusetzen, wurde aber bei Akka von einem neuen Sturme erfaßt und unterhalb dem Karmel auf den Strand geworfen, siebzehn Per-

sonen ertranken und die Geretteten wurden von Küstenbewohnern ausgeplündert. Im Jahre 1849 strandete ein anderes arabisches Segelschiff unfern Haifa. Kein Mann war im Meere zu Grunde gegangen. „Aber am Ufer durch Schwimmen angelangt, wurden alle von den Bewohnern zweier Dörflein ausgeraubt, mißhandelt, ja sechs Personen getötet."

Zwischen Ladikia und Tripolis scheiterten 1852 drei griechische Schiffe an der Küste und 140 Pilger kamen ums Leben. Neben andern meldet auch ein hebräischer Reisebrief von 1495 das Stranden eines arabischen Schiffes bei Akka, wobei eine Menge Personen ertranken. Es ist demnach diese Küste keineswegs ganz ungefährlich, aus welchem Grunde schon südlich der Hafen von Cäsarea angelegt wurde. Im Spätsommer, bei leichtem Westwind, war die Fahrt nach Sidon für den seegewohnten Paulus und Lukas, für erstern zudem nach der Haftzeit sehr angenehm. Der Thessaloniker Aristarchus, der miterwähnt wird und auch bei der frühern Reise mit den andern in Gesellschaft war, ist wahrscheinlich Mitgefangener des Paulus. Die von Smith mit Recht gerügte Einführung dieses Mannes in Act. XXVII, 2 der ältern Übersetzung als „ein" Aristarchus ist in der Revision verbessert, indem es heißt: Aristarchus, ein Mazedonier aus Thessalonika, war mit uns. Da sie am folgenden Tage in Sidon anlangten und die Entfernung 750 Stadien beträgt, muß der Wind günstig, wenn westlich, in ausreichender Stärke gewesen sein.

Sidon ist die fernste Station, welche Jesus auf seinen irdischen Wanderungen im Norden des Landes erreichte (Mark. VII, 31), der nach eigener Erfahrung die Überzeugung gewann: wäre in Tyrus und

Sidon mit derselben Hingebung wie in undankbaren Orten des Heimatlandes gearbeitet worden, so hätten die Bewohner längst ihr empfängliches Herz geöffnet. Der doppelte Hafen Sidons ist wohl so aufzufassen, daß nur der innere sichern Schutz in stürmischer Jahreszeit gewährte, der äußere aber eigentlich eine Reede war. Bei näherer Betrachtung entdeckt man, daß das „Meerschloß" auf uralten geränderten Quadern ruht, indem die Sidonier mächtige Blöcke zur Hafenbefestigung in die Felsen einsenkten und die ganze Klippenreihe, welche von Südwest nach Nordost umbiegt, durch eine gewaltige Mauer verbanden; auch stand das Felseneiland wohl schon in alter Zeit mit dem Festland in Verbindung. In dem breiten Vorwerk fällt die symmetrische Konstruktion der Steinwand auf. Hierzu kommen die Klippendämme vor der Reede, welche sich 15 bis 18′ über den Seespiegel erheben, aber bei heftigen Stürmen überflutet werden.

Sidon war zu Cäsars Zeiten eine weniger heidnische Stadt als Cäsarea, denn er setzte dort Juden, Hyrkan und seine Nachfolger, als Ethnarchen ein. Aus dem Schutt der frühern Zerstörung hatte sich die Seestadt wieder zu neuem Glanz erhoben und besaß an dieser Küste nur an Tyrus eine Rivalin (Strabo C. 756) und im ersten Jahrhundert v. Ch. war sie eine Stadt von imposantem Reichtum. Herodes, welcher in Damaskus und Ptolemais Gymnasien erstellte, baute in Sidon ein Theater. Tyrus war in der Purpurfärberei überlegen, doch hatte Sidon in seiner Nähe auch eine Purpurstadt (am Tamyrus gelegen) und war im Kunstgewerbe seiner zahlreichen Werkstätten wegen berühmt, die im Gusse von bronzenen Gegenständen und in Metallarbeiten

überhaupt, auch in getriebenen Edelmetallen, Bedeutendes leisteten.

Dennoch erreichte Sidon im Römerreiche seine frühere Machtstellung nicht wieder, es hatte sich in das Ganze der Monarchie als geachtetes Glied einzufügen und war trotz des Ehrentitels Metropole und des eigenen Senates nur mehr eine reiche, gewerbfleißige und seetüchtige Provinzialstadt.

Es wurde schon früher nachgewiesen oder vielmehr nur aus dem Texte hervorgehoben, daß Festus dem Führer der Truppen schriftliche Mitteilungen über Paulus nach Rom einzuhändigen hatte, weshalb er sich in Verhören und durch Rücksprache mit Agrippa II bemühte, Klarheit über den nicht gewöhnlichen Fall zu erlangen und befähigt zu sein, in gewünschter Knappheit den Tatbestand festzustellen und die Gründe anzuführen, weshalb damit die Behörden in Rom belästigt werden mußten. Die persönlichen Wahrnehmungen des Prokurators und sein Empfinden für den außergewöhnlichen Mann fanden darin nicht Raum, so daß es wahrscheinlich ist, daß Julius noch mündlich dahingehende Wünsche oder Weisungen des Statthalters vernahm. Von einer Hoffnung auf pekuniären Gewinn kann nicht die Rede sein, obschon die Landpfleger, wie schon Tiberius sehr gut bekannt war, wo ihnen nicht gegeben wurde, zu nehmen pflegten und zu saugen gewohnt waren. Hätte es sich hier im geringsten um Erwartungen dieser Art gehandelt, so wären offenbar die Ankläger weit eher im Falle gewesen, solche zu erfüllen, als die meist wenig bemittelten Gesinnungsgenossen des Paulus und dieser selbst, der ja alles in Jerusalem abgeliefert hatte. Der Mann kam aber nach Rom, und daß

Karte der Meeresteile, darin sich der Beobachter außerhalb Landsicht

findet. (Nach Petermanns Mitteilungen, Neue Folge unter Prof. Supan.)

er selbst vor dem Senat oder vor dem Kaiser seine Sache besser zn führen verstand als der gegen Bezahlung auftretende Redner, wußte Festus aus eigener Erfahrung. Sein Interesse mochte daher die persönliche Achtung vor Paulus erhöhen, ihn wenigstens besonderer Beachtung wert erscheinen lassen, während die wohlwollende Gesinnung, welche Julius für den Gefangenen hegte und mehrfach an den Tag legte, wohl aus ganz selbstlosen Motiven entsprang. Nicht zu übersehen ist die freiwillige Anwesenheit des Lukas, der in stetem Umgang mit dem Führer der militärischen Macht am besten imstande war, über den Lebensgang, die Tätigkeit, das Wesen und die Bedeutung des Heidenapostels Aufschluß zu geben und ihn den Zuhörern wenigstens soweit nahe zu bringen, daß schon seine Lebensschicksale ihr ungeteiltes Interesse wachriefen, sein unentwegtes Ringen nach einem ihnen allerdings nicht verständlichen Ziele, die zähe Ausdauer, persönliche Entsagung und der oft bewiesene Mannesmut vollkommen ausreichten, ein Soldaten- und ein Seemannsherz mit Achtung zu erfüllen.

So ist es nicht verwunderlich, doch anerkennenswert, daß Paulus die entgegenkommende Erlaubnis erhielt, in Sidon an Land zu gehen, seine Freundschaft zu besuchen und ihre Pflege zu genießen. Es ist nicht unwahrscheinlich, was Alford (nach Smith p. 65) anführt, daß diese Erlaubnis mit aus dem Grunde erteilt wurde, sich in der Stadt mit dem für die lange Seereise Nötigen versehen zu können. Über die Dauer des Aufenthaltes in diesem Seehafen wird nichts mitgeteilt, auch nicht, ob Lukas den Gefangenen in die Stadt begleitete, was wohl mehr als wahrscheinlich ist, da sie

gemeinsame Freunde zu besuchen hatten und Lukas in vielem behilflich sein konnte. Die Stellung der beiden zueinander erscheint je nach dem Standpunkte der Beurteiler in recht verschiedenem Lichte. Für die Mehrzahl der Soldaten und Seeleute war das Benehmen des Lukas einfach unverständlich, vielleicht sogar unpassend; einigen Mitgefangenen, die noch nicht Gelegenheit fanden, Paulus näher kennen zu lernen, war es eine unverdiente Bevorzugung eines Einzelnen aus ihrer Gruppe, für den Centurionen und den Schiffer eine Herablassung des Lukas, die ihren Erklärungsgrund nur in der Unbedeutendheit der Anklagen und den besondern Eigenschaften des Paulus fand. Möglicherweise war aber die Anwesenheit des Lukas selbst eine gewährte Vergünstigung. Es war das Fahrzeug doch kein eigentliches Passagierschiff, und wenn der Schiffer auch sonst freie Hand hatte, aufzunehmen oder zurückzuweisen wen er wollte, so hatte in diesem besondern Fall die römische Macht doch ein gewichtiges Wort mitzusprechen, denn sie bezahlte den Hauptbetrag, und es konnte ihr nicht gleichgültig sein, ob ein Mitreisender, mit dem man doch Umgang haben mußte, persönlich angenehm war oder nicht.

Mochte dies nun so oder anders liegen, Lukas als welterfahrener, vielgereister, gebildeter und weltgewandter Mann war für jeden Offizier des römischen Heeres ein durchaus angenehmer Gefährte. Hatte er sich hierüber nicht schon in Cäsarea hinreichend ausgewiesen, was wir nicht bezweifeln, so bot sich schon während der Dauer einer einzigen Tagesfahrt auf dem engen Raume des Fahrzeuges hinreichend Gelegenheit, hierüber ins Klare zu kommen.

Wie stellte sich Lukas selbst zu dem Heidenapostel? Er wird als der Historiker hauptsächlich der Reise nach Cäsarea wie der jetzt angetretenen Romfahrt bezeichnet. Das ist er in gewissem Sinne, etwas weniger vielleicht, dürften wir sagen, und eben darum vielmehr. Wahr ist es, kein Historiker von Blut und Herz kann den Personen seiner Darstellung, ihren Handlungen und Schicksalen vollkommen objektiv gegenüberstehen, er legt, hingerissen oder abgestoßen, seine eigene Seele mit hinein. Lukas geht aber viel weiter. Die erzählten Begebenheiten sind nur da, um den Apostel im Wechsel von Ort, Zeit und äußern Umständen, in Ketten den wahrhaft Freien, im Sturm der Elemente den felsenfest Vertrauenden in seiner erhabenen Ruhe selber schauen zu können. Und das geschieht von seiner Seite ganz unbewußt, hingerissen von der Geistesgröße des so bescheidenen Mannes.

Sidon hat sein Straßenbild von der Zeit, da der Meister hier wandelte, bis jetzt, da der größte Verkündiger seiner Lehre hindurchschritt, nicht verändert. „Die Maroniten zeigen in Dêr Mar Elias auf den Hügeln nahe vor der Stadt den Ruheplatz des Messias, also ein palästinisches Herrgottsruh, wie so viele Stationen im Abendlande heißen. Es ist eine reizende Stätte mitten im Obstgarten von Syrien. Das Hügelland ist äußerst malerisch und der Kuppen längs des Auwlyflusses sind unzählige. Wie anmutig gruppieren sich hinter Saida die letzten Höhen des Libanon eine und zwei Stunden nordöstlich vor der Stadt.“ Freilich kennt nur die fromme Sage die Örtlichkeit so genau, wo der Herr geruht und den Blick über Stadt und Meer hinschweifen ließ. Sie verlangt nichts Ungebührliches von uns, wenn wir uns

Judäa und Phönizia nach Ptolemäus.

ihrer Führung an dieser Stelle anvertrauen. Er liebte ja so sehr das Leben und Weben der Natur, die schönen Bäume und die Hügel mit ihrem Ausblick, sei's auf die heimische Talmulde, sei's auf den belebten See mit seinen städtegezierten Ufern, hier auf das endlose Meer, an dessen Rande die weißen Segel als Boten der Ferne auftauchen oder verschwinden. Es waren frohe Ahnungen, die ihn hier bewegten, keine düstern, wie sie vom Ölberg aus der Blick auf die Pracht des Tempels und die heilige Stadt wachrief.

Es erfüllt uns die Gewißheit, daß es Paulus an dieser Station noch vergönnt war, den Spuren seines Herrn im Staube zu folgen, mit großer Freude. Zu dem erwähnten Hügel aufzusteigen war ihm nicht gestattet, da seine freie Zeit in den Mauern Sidons bei den Vorbereitungen für die Fahrt und dem Gedankenaustausch im Freundeskreise ausgenützt werden mußte.

Der Grund des Aufenthalts ihres Fahrzeuges in Sidon ist wohl dieser: Der ihnen bis hierhin günstige Wind war es für die kürzeste Route nach den Küsten Asias nicht mehr. Sprang er nach Norden um, so wurde die Verzögerung rasch eingebracht; hielt er aber an, was wahrscheinlicher war, dann bedeutete dieselbe auch nicht viel, weil nun einmal doch der Weg durch das cilizische Meer eingeschlagen werden mußte. Ein Schiff für die Weiterfahrt auf direkter Route war nicht im Hafen, der Wind schien noch längere Zeit aus derselben Himmelsgegend wehen zu wollen, so daß wieder ausgesegelt wurde, um höher im Norden an den nach Westen streichenden Küsten in derselben Richtung vorwärts zu machen. Der Schiffer, welcher vom sidonischen Hafendamm aus die herannahenden Segler, Meer und Himmel beob-

achtete, war überzeugt, daß nicht so bald eine Änderung eintrete und der Kurs nicht unterhalb Cypern auf kürzestem Wege in der Mittelrichtung zwischen West und Nord einzuhalten war, sondern daß er höher hinaufsteuern und unter der cilizischen Küste günstigere Chancen zum Westwärtskommen erwarten und wahrnehmen müsse. Der andauernde Westwind an diesen Küsten ist nicht nur durch langjährige Beobachtungen auf verschiedenen Stationen, sondern auch den praktischen Seeleuten aller Zeiten sehr wohl bekannt und wird in den Schiffstagebüchern erwähnt. Das wußten auch die Alten, welche für den Hauptverkehr auf die Segelfahrt an den Küsten angewiesen waren, gut genug, ebenso kannten sie das teilweise Ausbleiben der Land- und Seewinde an Küstenstrichen dieses Meeresteiles im Spätsommer und dürfte ihnen das Auftreten der Malaria an den Niederungen wohl bekannt gewesen sein. Noch jetzt wird die Seefahrt an solchen Orten in der Malariazeit ganz sistiert, die Leute flüchten sich und kehren erst später, wenn die kalten Nordwinde die Krankheitskeime unschädlich gemacht oder zerstreut haben, wieder zu ihren temporären Wohnorten zurück.

Zum Beweise, daß den Alten die Gefährlichkeit der versumpften Küstenniederungen sehr wohl bekannt war, braucht nur die Lage der seehandeltreibenden Städte Myra und Limyra ins Auge gefaßt zu werden, weil von beiden im Verlaufe dieser Darstellung noch die Rede sein muß. Beide lagen in der Nähe von, damals für Lastschiffe befahrbaren, Flußmündungen, die jetzt nur noch ganz kleinen Fahrzeugen, selbst nur Booten für die Passage hinreichend tiefes Fahrwasser bieten. Der Verkehr mit den Schiffen beim Ein- und

Ausladen erforderte überall Vorkehren am Hafen, hier am Flußufer, und auch die Anlage der Wohnhäuser und Warenhallen in der Nähe der Landungsplätze förderte viele der praktischen Vorkehren. Das geschah aber nicht, sondern die Ruinen jener Städte finden sich auf Hügelkuppen in ziemlicher Entfernung vom Ufer. Die Anlage war auch in jener Zeit eine küstenferne, sie hat, wenn auch die Flußmündungen und Buchten versandet sind, in dieser Zeitspanne mit geologischen Küstenveränderungen nichts zu tun, sondern die Städte wurden mit voller Absicht, vornehmlich aus Sicherheitsgründen allerart, auf erhöhten Punkten angelegt. Dazu zwangen natürlich nicht nur die kleinen Feinde der Menschen, welche die Malaria erzeugen, sondern auch Hochfluten des Meeres und der Flüsse und räuberische Horden, denen die Städte auf den Hügeln besser Trotz zu bieten vermochten.

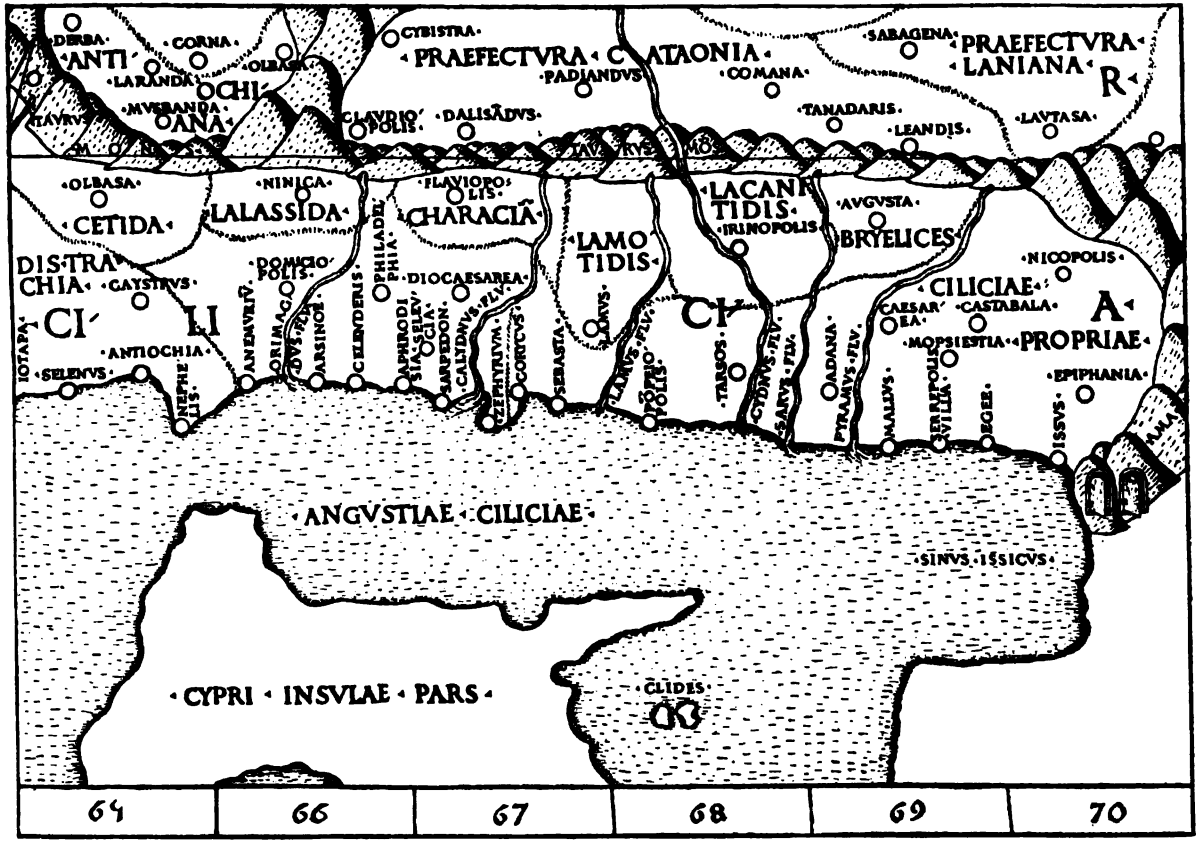
Jene Bezeichnungen „oberhalb“ oder „unterhalb“ Cypern, die ganz allgemeiner Natur sind, können allerdings geographisch gedeutet werden als im Norden um und im Süden durch, werden aber vom Schiffer ganz von seinem Standpunkt aus angewendet. Das hat mit der auch den Alten beliebten Anlage der Karten, mit Nord oben, wenig zu tun. Wenn aber in Bezug auf die veränderliche Windrichtung und die gegenseitige Lage von Insel und Beobachter auf dem Schiff die Rede ist, dann sind die dafür gebrauchten Bezeichnungen überall und stets die nämlichen. Hat das Schiff die Insel in Lee, dann segelt es oberhalb derselben, liegt aber das Fahrzeug in Lee der Insel, dann segelt es auf dem nämlichen oder einem andern Kurse unterhalb derselben durch. Ist der Wind in der Fahrtrichtung des Schiffes,

also von hinten, dann liegt die Küste an Steuerbord oder Backbord, zur Rechten oder zur Linken der Fahrt, ohne daß dabei die Richtung nach der Windrose angegeben wird. Lukas schreibt genau (Act. XXI, 3): „Nachdem wir Cypern in Sicht bekommen und links gelassen, hielten wir auf Syrien.“ Zwei Autoren (Falconer und Bennet), welche über diesen Gegenstand geschrieben haben, gehen merkwürdigerweise von der Ansicht aus, es habe im Plane des Schiffers gelegen, die cilizischen und pamphylischen Küsten anzusegeln, widrige Winde hätten ihn aber gezwungen, von Sidon aus den Kurs im Süden von Cypern zu nehmen. Welcher Wind könnte es wohl gewesen sein, der auf der ersten Fahrtstrecke günstig war, nun aber für das Ansegeln der cilizischen Küsten hinderlich war? Aus dem nördlichen Viertel konnte er nicht herstammen, sonst hätten sie Sidon nicht erreichen können. West, Süd und Ost waren aber sehr günstig, das Meer von Cilizien zu erreichen. Der Entschluß, im Süden von Cypern durchzusegeln, erst außerhalb Sidon fassen zu lassen, ist daher pure Unmöglichkeit. Die Verwunderung steigt aber, wenn wir vorgreifend einen Blick auf Vers 5 werfen, wo ausdrücklich gesagt ist, daß sie durch die Meere von Cilizien und Pamphylien fuhren. Sie waren also gezwungen (nach Falconer), „unter oder an der Südseite der Inseln Cypern, anstatt nach ihrem Plane an der nördlichen“ Seite durchzusegeln, und kamen dorthin, wie nach dem ersten Plane beabsichtigt war, wahrscheinlich rund um die Insel mit zufällig später einsetzendem Westwind. So viele Worte, so viele Irrtümer und alles das nur aus der vorgefaßten Meinung, daß „unter Cypern“ ohne Widerspruch im Süden der Insel

bedeute, weil bei der aufgehängten Karte Süden unten zu stehen kommt, und aus dem Irrtum, daß Lukas mit den Küsten Asiens alle Küstenteile vom issischen Meerbusen an westwärts bis Cnidus gemeint habe. Freilich segelten sie unter Cypern, wenn sie von Sidon aus mit Westwind nach Norden aufmachten und die Insel also zur Linken hatten, wenn sie auch in großer Entfernung lag. Es wurde nämlich auch behauptet, „unter" bedeute die große Küstennähe, was bei unmittelbar vom Ufer ansteigenden Bergzügen gelegentlich mit „im Windschatten" bezeichnet wird. Nein, „unter der Insel" bezeichnet einfach die Schiffslage in Bezug auf die Windrichtung von der Insel her.

Es wird damit nicht gesagt, in welcher Richtung der Windrose das Schiff von der Insel aus lag, noch in welchem Abstande es sich befand oder was für ein Wind wehte, das alles ist nur aus den Angaben für jeden einzelnen Fall zu erschließen. Da wir es hier mit einem Schriftsteller wie Lukas zu tun haben, der in seinen Ausdrücken genauer und konsequenter ist als mehrere seiner Ausleger anzunehmen scheinen, so können gar keine Zweifel über die Fahrtrichtung aufkommen. Unter „die Küsten von Asia" begreift er eben diejenigen von Cilizien nicht mit ein, sondern erst diejenigen von Lyzien an, und wenn sie erstere trotzdem zu Gesicht bekamen, und zwar mehr und auf längere Zeit als ihnen lieb war, so geschah es allerdings widriger Winde wegen, die westliche waren, denn jeder andere im weiten Raume von Nordost über Ost bis Südwest wäre von Sidon aus ein ihnen günstiger Wind gewesen.

Weiter dürfen wir nicht wohl gehen. Das Schiff konnte nur mit Seiten- oder Hinterwind segeln, und da



Die Küste von Cilizien nach Ptolemäus.

anfangs der Kurs Nordwest war, sind die angegebenen Winde günstig; weiter im Norden, im cilizischen und pamphylischen Meer, zählt der Nordwind dazu und der Südwest fällt weg. Wie das adriamyttische Schiff, hatten auch andere Segler in diesen Meeren mit den Westwinden in dieser Jahreszeit zu kämpfen oder diese waren ihnen andererseits auch günstig (vgl. Smith a. a. O. p. 64): „Der Wind von Westen hält an (anfangs Juli), er ist so vorherrschend wie die Passate." Oder (im August): „Wir sichteten eben Cypern nahe dem Kurs, den wir vor sechs Wochen verfolgten, so unveränderlich herrschen die westlichen Winde in dieser Jahreszeit." Ebenso erzählt ein anderer, dessen Route mit derjenigen unseres Schiffes zusammenfällt, daß, nachdem sie Cypern gesichtet, die westlichen Gegenwinde wie stets im Sommer weiter anhielten. Sie machten sich deshalb nach Norden unter die caramanischen (cilizischen) Küsten auf, in der Hoffnung, Nordwinde zu treffen, was auch geschah. (Nous cherchions la côte de Caramanie, pour rencontrer les vents du nord, que nous y trouvâmes en effet. Voyage autour du monde.) Auch die Fahrt des alexandrinischen Weizenschiffes, von welcher Lucian berichtet, fällt zum Teil mit der vorliegenden nahe zusammen und ist noch aus dem Grunde besonders erwähnenswert, weil wir daraus entnehmen können, wie weit auch diese seetüchtigen Fahrzeuge von ihrem Kurse abkommen konnten und daß dasjenige, welches später in Myra getroffen wurde, darin weder eine besondere Ausnahme macht (obschon sie, wenn irgend möglich, im Süden von Kreta durchfuhren), noch gar so weit abgekommen ist, daß hierauf besonderes Gewicht gelegt werden könnte. Das luciansche Weizenschiff war bei leichten Winden aus-

gesegelt, konnte aber nicht nach Kreta hin gutmachen, sondern befand sich nach sieben Tagen auf einem Nord-Nordostkurs an der Nordwestspitze von Cypern beim Kap Akamas. Hier wurde es von einem Nordweststurm erfaßt und ganz aus seinem Kurse gegen Sidon hin verschlagen. Es trieb zunächst ostwärts, segelte sodann bei heftigen Winden den Küsten entlang, wo es beim Chelidonischen Vorgebirge beinahe gescheitert wäre, und gelangte auf einem merkwürdigen Zickzackwege durch das ägäische Meer nach Athen statt nach Italien. Wichtig ist für uns besonders der erste Teil der Fahrt, woraus hervorgeht, daß dieses Schiff selbst bei mäßiger Brise, die etwa Westnordwest gewesen sein mag, nicht einmal die Richtung nach Myra einhalten konnte, sondern von der Nordrichtung nach Osten abwich, worauf wir zurückkommen werden.

Unser Schiff hatte durch das cilizische und pamphylische Meer eine nicht ungünstige Fahrt, da nichts Gegenteiliges erwähnt ist. Nahe den kleinasiatischen Küsten kamen sie in den Gürtel der Land- und Seewinde, wenigstens in dieser Gegend noch Nordwinde, und machten, wenn auch nicht rasche, doch gleichmäßige Fahrt nach Westen. Kräftige Unterstützung fanden sie hierbei, selbst bei wegflauenden oder schwachen Winden, an dem nach Westen setzenden Küstenstrome. Von der syrischen Küste nach dem Archipel ist ein steter, nach Westen setzender Küstenstrom vorhanden, welcher bedeutende, doch veränderliche Geschwindigkeit besitzt. Seine größte Veränderung erfährt er im Meerbusen von Adalia, indem er an der Westküste desselben das Wasser aufstaut und beim Kap Chelidonia in die offene See, d. h. in Westsüdwestrichtung mit großer,

doch ungleicher Mächtigkeit ausfließt und auch zwischen den Inseln nach Westen setzt. (Vgl. Beaufort in Mediterranean, Physical. historical and nautical von Admiral Smith. Ebenso für einzelne Teile an der Küste Mediterranean, Pilot. Vol. II.)

Da Nordostwinde um diese Jahreszeit hier selten sind und die Seebrise meist südwestlich ist, so ist neben den frischen Landwinden hauptsächlich der Küstenstrom für die günstige Fahrt in Anrechnung zu bringen, der stellenweise bis drei Seemeilen in der Stunde nach Westen hinsetzt. Zwischen Sacrum prom. oder Kap Chelidonia, welches weit und hoch nach Südsüdwest vorspringt und noch die Grambusainseln vorgeschoben hat, und Kap Phineka liegt eine weite sandige Bucht, in welche der Arycandus mündet. Auf dem Hügelvorsprung im Osten lag die Stadt Limyra. Zwischen Kap Phineka und Pyrgo im Westen aber mündet der Andriakus, dem jetzt eine Barre vorgelagert ist, über die nur Bote passieren können. Nahe dieser Flußmündung (nicht an der östlichen Bai), auf dem westlichen Hügel, lag Myra, die erste Station des Schiffes auf seiner Fahrt an den asiatischen Küsten. Die Landmarke Chelidonias als scharf vorspringender Gebirgswall ist für ein bei günstigem Wind von Osten heransegelndes Schiff nicht besser zu wünschen, die Durchfahrt zwischen dem Kap und den Inseln ist tief mit Ankergrund und die Entfernung nach der Mündung des Andriakus beträgt noch ungefähr 240 Stadien. Der Fluß war früher schiffbar bis in die Nähe des Hügels und die Mündung bildete eine weite Bucht, daran der Hafen lag. Wenn in der jetzigen Zeit die Entfernungen vom Meere größer angegeben werden als im Altertum, so von Admiral Beau-

fort drei Meilen, von Strabo aber nur zwei Meilen, so ist das eine Folge der Auffüllung des Flusses und der vorgeschobenen Sandbank. Es wurde die Vermutung ausgesprochen, Myra sei mit Limyra identisch, was durchaus unrichtig ist und sich nur auf die fehlende Angabe im Stadiasmus stützt, wie wir sehen werden. Zu dem Lycischen Bunde zählten 23 Städte, darunter die uns an dieser Stelle wichtigsten: Patara und Myra, welche zu den sechs vornehmsten gerechnet wurden. Von diesen hatte jede drei Stimmen im Rate, die übrigen 17 nur je eine, sodaß sie gemeinsam Stimmenmehrheit besaßen. Myra liegt (Strabo C. 666) 22 Stadien vom Meere auf einem steilen Hügel. In der Nähe seiner Ruinen liegt das Dembra der Türken, von den Griechen noch immer Myra genannt. Früher von den Seeräubern oft geschädigt, blühte nach ihrer Vernichtung durch Pompejus der lycische Städtebund auf. Die Stadt wurde nach Appian von Lentulus erobert, welcher die Hafenkette brach und dann zur Stadt aufstieg. Von Ptolemäus ist sie in den Tabellen aufgeführt, in der Römerausgabe der Tafeln aber ausgefallen; sie mochte schon von geringer Bedeutung geworden sein, dagegen ist Limyra auf den Tafeln und im Text angegeben. Da sie im Stadiasmus nicht erwähnt ist, mag sie schon ganz verlassen worden sein, doch ist die Lage ihrer Ruinen im Atlas zum Stadiasmus deutlich angegeben. Eine Verwechslung mit Limyra, das viel älter ist, indem es mit Patara schon im Periplus des Scylax angeführt ist, darf gar nicht zugegeben werden. Auch die Bezeichnung mit Myrrha ist nicht richtig, die bessern Texte haben ganz deutlich Myra.

Dies war also die erste Station ihres Fahrzeuges an der Küste von Asien und der Centurion fand hier auch, was er in Sidon nicht angetroffen hatte, ein Getreideschiff aus Alexandrien mit der Bestimmung nach Italien. Von einzelnen Kommentatoren wurde einige Verwunderung darüber geäußert, daß ein Schiff von Alexandrien, welches nach Italien bestimmt war, in fast genauer Nordrichtung nach Myra gelangte. Sie glaubten daher annehmen zu müssen, daß sich die Schiffsbezeichnung „Alexandriner" nicht sowohl auf den Sitz der Reederei, auf den Heimatort, als vielmehr nur auf die Bauart, den Schiffstyp beziehe, wie noch jetzt die Schiffe einzelner Nationen in Bauart und Takelung Eigentümlichkeiten aufweisen, wonach sie von einem Kenner auf weite Entfernung an diese oder jene Küste verwiesen werden. Ein amerikanischer mehrmastiger Gaffelschoner mit scharfem Bau und den peitschenstockartigen, glatten hohen Masten, den Spinnweben der Drahttautakelung und feinen Stengen ist leicht von einem gleichartigen Fahrzeug zu unterscheiden, obschon durch Kauf oder Nachahmung des Schiffstypus mit der Entfaltung der Flagge die Zugehörigkeit zu einer andern Nation als der vermuteten nachgewiesen würde. Ist aber auch die Vermutung der Heimatgehörigkeit richtig, so ist damit über den letzten Abgangsort nichts bestimmt, weil das Fahrzeug von Alexandrien, um dahin zurückzukehren, auch im Dienst eines Kaufherrn in einer ganz andern Seestadt befrachtet worden sein kann. Da unser Schiff in Myra, welches die Fahrt nach Italien anzutreten hat, mit Weizen befrachtet ist, so ist seine Herkunft von Alexandrien nicht in Zweifel zu ziehen. Bei westlichem Wind war es ihm nicht möglich, weiter nach Westen

aufzumachen, und der Führer wartete an der lycischen Küste auf eine ihm günstige Änderung.

Aus diesem Grunde wurde oben die Odyssee des andern Getreideschiffes erwähnt, das bei leichter Brise nur eben nach der Nordwestspitze von Cypern gelangen konnte und nach stürmischer Fahrt ohne das Landfeuer am Felsenkap beinahe gestrandet wäre. Wir haben aber einen direkten Beweis, daß solche Fahrzeuge, welche nach Süditalien fuhren, an den asiatischen Küsten häufig anzutreffen waren, die infolge des vorherrschenden Westes auf eine Windänderung warteten. Ein Transport wie der vorliegende wurde von Cäsarea aus weder unüberlegt noch zum ersten Mal unternommen. Ablösungen einzelner Truppenabteile fanden periodisch statt und waren mit römischer Pünktlichkeit im Raume des innern Meeres vollkommen geregelt und in Bezug auf die Fahrstraßen, welche einzuschlagen waren, für die betreffenden Küsten festgelegt. Für diesen großen Organismus in der Verwaltung und im Wehrwesen hatte ja eben die unter Cäsar begonnene, von Agrippa unter Augustus beendete Vermessung des römischen Reiches und der Zählung, wozu auch die Beförderungsmittel zur See gehörten, den Grund gelegt. In der militärischen und administrativen Zentrale Judäas war genau bekannt, auf welche Weise die Ablösung zweckdienlich zu erfolgen hatte. Das Finden eines geeigneten Schiffes an der asiatischen Küste ist daher keinem blinden Zufall zu verdanken, ein zu spätes Eintreffen möchte eher als ein Verfehlen der Fahrgelegenheit bezeichnet werden. An den Küsten Ciliziens-Pamphyliens könnte von einem solchen Zufall die Rede sein, dahin war aber das Fahrzeug gar nicht bestimmt und landete unseres Wissens

auch an keinem Punkte derselben. Selbstredend ist damit nicht behauptet, es seien solche Schiffe auf ihrer Fahrt gehindert, zum Zwecke militärischer Transporte von den Behörden dazu mit Beschlag belegt worden, obschon dies näher liegt als die Annahme, Julius hätte mit dem Schiffer zu markten gebraucht. Zweifellos besaß der Centurion seine Ausweise und es wird sich in dem geordneten Staatswesen ein Usus herausgebildet haben, der sich mit der Würde der Oberhoheit und dem freien Wettbewerb in der Seefahrt ungefähr so abgefunden hatte wie der Staat mit der Beförderung seiner Post auf Privatbahnen oder die Postunion mit den Dampfergesellschaften.

Es konnte nur nicht vorausgesagt werden, in welchem Hafen von Myra aus ein geeignetes Fahrzeug bei ihrer Ankunft lag. Daß das erste, welches angetroffen wurde, von dem Centurion auch gewählt ward, zeigt, daß dies seinem freien Ermessen überlassen wurde, der Befehl also nicht etwa bestimmt auf Cnidus lautete, dessen (südlicher) Hafen von den ägyptischen Handelsschiffen nach Tucydides häufig besucht wurde.

Wenn es in heutigen Segelhandbüchern heißt: Die bedeutenden Seeplätze der karamanischen Küste, wo Schiffe aller Größen sicher in jedem Wetter sich aufhalten können, liegen im Westen von Kap Chelidonia, gilt dies auch vom Altertum. Ostwärts dieses Kaps sind wohl dienliche sichere Ankerplätze, die meist offen und nur für die Sommerzeit besucht werden. Es ist auch aus diesem Grunde die Küste von Asia gegenüber dem weit größern Stück ostwärts nach dem Sinus Issicus hin bevorzugt. Es ist dieselbe jetzt mit den Ruinen alter Wohnstätten, mit Mauerwerk der Hafenbauten,

Tempelmauern, Theaterbauten, Befestigungsanlagen und Sarkophagen der Begräbnisplätze übersät. Hierin ist Myra bedeutend, denn die dortigen Sarkophage scheinen nach ihrer Ausstattung eher die letzten Ruhestätten herrschender Geschlechter als der Generationen einfacher Bürger zu bezeichnen. In diesen Seehafen war also das alexandrinische Getreideschiff eingelaufen, auf welches der Centurion seine Mannschaft mit den ihm übergebenen Gefangenen brachte. Derselbe westliche Wind, welcher das adriamyttische Fahrzeug zwang, unter Cypern hin in das cilizische Meer hinaufzusteuern und, begünstigt durch Landwinde und den Küstenstrom, seine Fahrt nach Myra fortzusetzen, hatte diesem nicht erlaubt, direkt nach Kreta hin zu halten, sondern mit Seitenwind diesen Seehafen anzulaufen. Es ist das, wie nachgewiesen wurde, nichts Außergewöhnliches, obschon wohl am meisten Gewicht auf Cnidus gelegt worden war, die erste Gelegenheit, die sich bot, trotzdem aber nicht verpaßt wurde, da der Umzug doch einmal stattfinden mußte, ob hier oder dort, und zudem der Küstenfahrer noch andere Seeplätze unterwegs bis dorthin anzulaufen hatte. Ob die unverhoffte Übernahme der Passagiere dem Schiffer und Schiffseigentümer angenehm war, d. h. einen bedeutenden Nutzen zum Frachtertrag versprach, wissen wir nicht. Da Lukas weiter mitreiste, ist dies anzunehmen, da er für seine Person für die Überfahrt aufzukommen hatte. Für die Schiffsbemannung kann nach heutigen Erfahrungen auf Segelschiffen die Übernahme so vieler Mitreisender nur unangenehm gewesen sein, doch wurden sie um ihre Meinung nicht befragt. Von dem Heimathafen aus hatten sie das Recht und würden davon auch zweifellos in Mehrheit Gebrauch

gemacht haben, sich für den Dienst auf einem mit Fahrgästen so starkbesetzten Fahrzeug zu bedanken, weil damit viel Unangenehmes verbunden ist. Mit einzelnen Kajütenpassagieren, vornehmen Reisenden, ja, da ist es etwas anderes, die bewegen sich auf dem Hinterdeck und bereiten höchstens dem Schiffskoch mehr Mühe, was die Mannschaft nicht anficht. Dieser hat ja sowieso keine Nachtwache zu beziehen, ißt besser, kommt an den Wein und schläft die ganze Nacht an geschützter Stelle. Mit Passagieren gewöhnlicher Art ist es aber eine andere Sache, die versperren den Platz, besudeln das Verdeck, geben also nur Mühe allerart, die bewaffnete Mannschaft erst, die braucht gelegentlich sogar Gewalt. Wie gesagt, die Mannschaft mochte im Geheimen schimpfen, bei ihrer Arbeit auch wenig Obacht auf herumliegendes Gepäck der Reisenden, Kasten, Körbe, Bündel und Eßgeschirr derselben geben, mitzureden hatte sie nicht, sondern zu gehorchen, wie es ihr Anstellungsverhältnis bis zur Beendigung der Fahrt von ihnen verlangte. Dieses Gepäck nebst den Waffen, Decken für die Schlafenszeit, Speisegeräte und eigener Mundvorrat konnten unter Deck auf den Brettern, welche die Ladung bedeckten, worüber sich noch ein mannshoher, freier Raum befand, leicht untergebracht werden. Darin besaßen sowohl die Soldaten als vor allem aus Paulus ausreichende Erfahrung.

Wie es mit der Verpflegung an Bord (es ist hier nur die Rede von den Soldaten und Gefangenen, für die Seeleute wissen wir es schon) gehalten wurde, kann nur vermutet werden. Sicher ist nur eines: Die Verproviantierung konnte nicht, wie es auf unsern frühesten Auswanderungsschiffen oft geschah, von den Einzelnen

oder Gruppen derselben besorgt werden. Die Soldaten waren noch in dienstlicher Eigenschaft und mußten verköstigt werden. Auch die Gefangenen hatten das Anrecht auf hinreichende Ernährung. Geldmittel besaßen wohl beide Teile nicht hinreichend, höchstens für den Ankauf verschiedener Ausrüstungssachen und einiger haltbarer Zukost, Käse, gedörrten Fleisches und getrockneter Früchte. Für den Proviant, wie er nach Vorschrift und Herkommen zu verabreichen war, hatte der Centurion das Nötige zu veranlassen, sei es, daß er mit einigen Mann in eigener Person oder durch einen Proviantmeister denselben in hinreichender Menge an Bord bringen ließ, oder durch ein Abkommen mit dem Schiffer diesen damit betraute. Beides ist gleich wahrscheinlich. Dem Schiffer kostete es nur wenig Mühe, entsprechend mehr, als für die eigene Mannschaft notwendig war, an Bord bringen zu lassen, ebenso hatten die Soldaten Übung in der Selbstverpflegung. Ersteres ist gleichwohl anzunehmen, weil die Seekost eine besondere Auswahl verlangte und das für eine lange Fahrt ausgerüstete Schiff schon Vorräte besaß, die nur ergänzt und vermehrt zu werden brauchten. Bei der Getreideladung des Schiffes war schon ein Hauptnahrungsmittel vorhanden. Handmühlen waren längst bekannt und wurden mitgeführt, Hände genug, sie zu treiben, waren vorhanden und auf See fehlte es eher an einer geeigneten Beschäftigung für die Leute als an Muße, das Mehl in ausreichender Menge herzustellen. Der Speisegenossenschaften wurde schon bei der Ausrüstung des Schiffes der Alten gedacht. Hier ergaben sie sich von selbst. Die Soldaten waren schon derart abgeteilt oder besorgten es unter sich. Eine eigene Gruppe bildeten die

Gefangenen, als deren Haupt nach den gemeinsam durchlebten Tagen der bisherigen Seefahrt Paulus angesehen werden darf, während ihm Aristarch aus Freiwilligkeit zu Diensten war. In schwerem Wetter freilich, da lockerten sich diese nur durch die Notwendigkeit geknüpften Bande, indem viele in ihrer Seekrankheit oder Trübsinn nicht einmal mehr an ihre Ernährung denken mochten.

Es sind diese Einzelheiten vor dem Beginn der Fahrt nicht nebensächlicher Natur, sondern geeignet, uns vieles in ihrem weitern Verlaufe besser verstehen und vor Irrschlüssen bewahren zu lassen. Im neuen Testament wird Myra weiter nicht erwähnt, wohl aber in den Akten des Paulus und der Thekla, welche letztere im pisidischen Antiochien, dieser Erzählung nach, der neuen Lehre sich zuwandte. Sie läßt den Apostel auch nicht ohne letztes Lebewohl von dieser Küste scheiden. Es wurde mitgeteilt, daß diese Thekla als entthronte Königin in Antiochien lebte und als Verwandte des Kaiserhauses wohlbekannt war und als Heidin Tryphaina hieß. Nach der apokryphischen Schrift ist sie als Christin nach Myra in Lycien gekommen und mit Paulus also vor seiner Romfahrt zusammengetroffen. Die hohe Frau war sehr wohl geeignet, dem scheidenden Apostel Grüße, was gleichbedeutend ist mit Empfehlungen an ihr Nahestehende, mit auf den Weg nach der Welthauptstadt zu geben.

Das Schiff segelte bei gutem Wetter aus, fand aber keinen andauernd günstigen Wind: Brise vom Land her, einzelne Nächte durchhaltend, abwechselnd mit westlichen Gegenwinden, so daß sie nur mühsam vorwärts kamen und für die kurze Strecke gegen Rhodus

hin fast halb so viele Tage brauchten, als sie bei günstigem Nordost an Stunden gebraucht hätten. Es war kein wenn auch noch so mühsames Aufkreuzen gegen einen gleichmäßigen West, das ermöglichte die damalige Segeltaktik gar nicht, sondern eher ein gelegentliches Vorwärtsmachen mit Landwind und Strom, wobei sie bei Eintritt des Gegenwindes quer zum Kurs ausweichen oder auch unter die Küste laufen mußten. Hier wie anderwärts müssen Fahrzeuge bei Gegenwind oft mehrmals unter einer Küste vor Anker gehen und beim ersten günstigen Wind wieder vorwärts zu machen suchen. So z. B. von dem Zufluchtsort hinter den Balearen-Inseln nach und durch die Gibraltarstraße, mit dem großen Unterschied, daß hier bei dem Gegenstrom nur ein günstiger Wind hindurch hilft, während die Straße von Rhodus bei Windstille und starkem Strom passiert werden kann. (Mediterranean Pilot a. a. O., p. 168.) Die Breite des Kanals zwischen der sandigen Nordostspitze von Rhodus und dem Festland beträgt zirka zehn Seemeilen und das hohe Cynosema Vorgebirge ist weithin sichtbar. Selbst bei westlichem Wind setzt der Strom nach Westen, bei schwachem Wind oder Windstille wird das Schiff nordwärts gebracht und vermag bis nach Tropium prom. oder in die Nähe von Cnidus zu gelangen. Während nahezu zwei Dritteln des Jahres herrschen im ägäischen Meere nordöstliche Winde, infolge deren das Oberflächenwasser nach Süden gedrängt und die Küstenströmung von der Rhodusstraße her nach Nordwest erzeugt wird. Der Gegenwind schwächt dieselbe: bei Windstille ist sie in der Straße mächtig wie in einer Schleuse und wirkt bis nach Cnidus hin. Hieraus wie aus dem bisherigen Verlauf der Fahrt nach dem Kap

Alupa (Cynosema prom.) erklärt sich, weshalb zu bestimmten Jahreszeiten der große Umweg der syrisch-cilizischen Küste entlang um das Kap Chelidonia nach Rhodus und Cnidus hin gewählt wurde und folglich an der asiatischen Küste viele alexandrinischen Schiffe zu finden waren.

Ein Fahrzeug, welches von Westen herkommend nach dem Norden des ägäischen Meeres hinstrebt, macht sich nicht zwecklos gegen Wind und Strom ab, sondern fällt rasch entschlossen nach Südosten ab, segelt unter günstigem Winde nach Norden weiter mit Landwind und Strom den beschriebenen Weg nach Cnidus. Diese Vorteile kannten die Alten auch und benutzten sie. Die Erklärung des aus ganz praktischen Gründen vielfach gewählten Umweges, welcher zeitlich rascher zum Ziele führt als anderes Mühen, fällt nur denjenigen schwer, die nur das wesentlich davon abweichende Netz der Dampferkurse der Jetztzeit im Auge haben und die Segelschiffahrt überhaupt nicht kennen.

So kamen sie mit Mühe auf die Höhe, gegenüber oder in die Nähe von Cnidus, wie man will, nur ist es mehr als in Sicht der schmalen Halbinsel. Die Führung des Schiffes bewährt sich bis zu diesem Punkt in jeder Weise. Unter der schützenden Küste machten sie so weit als möglich nach Norden auf, um von hier aus, wenn sie Nordwind fanden, direkt nach dem Kap Malea zu steuern. Das Hochland, auf dessen westlichem Vorsprung Cnidus liegt, erscheint aus einiger Entfernung gleich einer der vielen Inseln dieses Meeres, indem die Halbinsel nur durch einen ganz schmalen niedrigen Isthmus mit dem Festland verbunden ist. Dieser sollte in alten Zeiten zugunsten der Seefahrt durchstochen

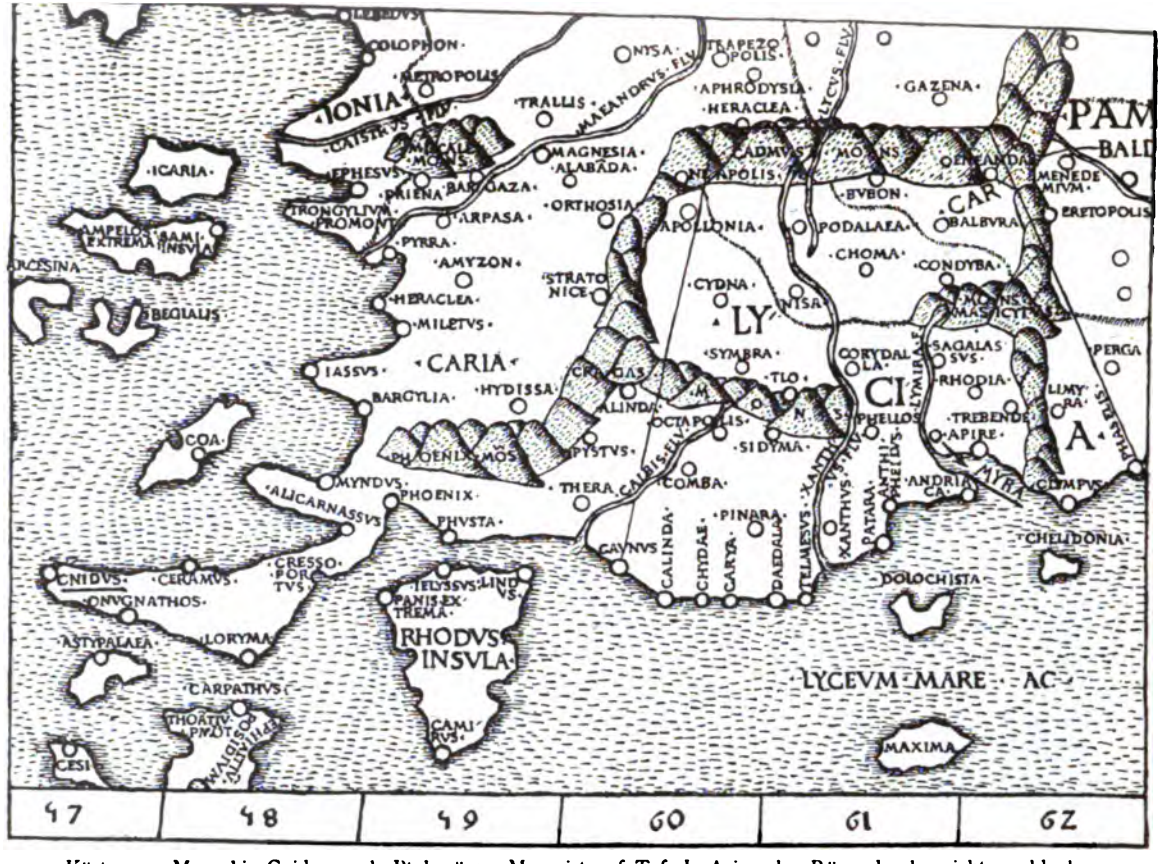
werden. Die vulkanische Natur des Grundes, das seltsam verglaste Gestein, welches bloßgelegt wurde, veranlaßte die Werkleute, sich an das Orakel in Delphi zu wenden; dieses entschied: wenn die Halbinsel nach dem Willen des Himmels hätte eine Insel werden sollen, so wäre sie als solche geschaffen. Daher unterblieben die Arbeiten und man begnügte sich mit ihrer Befestigung an der schmalsten Stelle. Cnidus besaß zwei Kunsthäfen, einen im Nordwesten für die Ruderfahrzeuge und einen südwestlichen mit mächtigen Mauern, welche den großen Segelschiffen Schutz gewährten. Die Akropolis liegt über 900′ hoch und es ist daher sehr gut möglich, daß der Stern Canopus von ihren Terrassen aus sichtbar war, wie Posidonius meldet.

Daselbst einzulaufen beabsichtigte der Schiffer durchaus nicht, da er hier nichts zu tun hatte, das Schiff unbeschädigt war und es sich nur darum handeln konnte, ob von hier aus der Kurs im Norden von Kreta eingehalten zu werden vermochte oder nicht. Es muß hierbei nochmals betont werden, daß die gesamte Einrichtung im Segelgeräte der Alten neben dem selbstverständlichen Segeln vor dem Winde nur höchstens ein solches mit einem Winde, welcher quer zum Kurse stund, möglich war. Wenn etwa gesagt wird, sie konnten mit sieben Strich am Winde liegen, so ist das ohne Weiteres nur ein Spiel mit Worten, denn was hiermit durch Anlegen des Winkels auf der Karte gewonnen wird, ist unbedeutend und bei der steten Gefahr des Backschlagens ihrer großen Segel nicht nur gefährlich, sondern es würde diese Künstelei, wenn sie versucht worden wäre, was aber gar nicht geschah, durch die Abtrift mehr als aufgewogen worden sein. Überhaupt

ist es nicht wohl angebracht, bei ihren Kursen unsere Windskala anzuwenden, wohl aber darf gesagt werden, bei einem für eine Lokalität ermittelten Wind lag ihr höchster Kurs quer ab zum Wind.

Nun finden wir an dieser Stelle nicht allein Ausleger, welche nach den Gründen suchen, die ein angenommenes Einlaufen in den Südosthafen von Cnidus unmöglich machten, sondern es heißt in einer mehrfach genannten Übersetzung sogar: „da uns der Wind nicht beilegen ließ." Hätten sie gewünscht, im Hafen Schutz zu suchen und auf andern Wind zu warten, so ist gar nicht zu begreifen, was sie hieran hätte hindern können; darnach stund aber ihr Sinn gar nicht. Was aber hier mit Beilegen gemeint sein könnte, weshalb sie so etwas hätten versuchen sollen, das mag der Himmel wissen. Da hat Luther wiederum ganz einfach: „der Wind wehrte uns", was auf die bisherige mühsame Fahrt, mehr aber noch für die Fortsetzung derselben vollkommen deutlich ist, wenn der Zusammenhang im Auge behalten wird.

Die englische Übersetzung sucht begrifflich der Hauptsache näher zu kommen mit „der Wind erlaubte uns nicht weiter" (ergänzt: in derselben Richtung zu beharren) oder mit Admiral Penrose: „Der Wind erlaubte ihnen nicht weiter, den direkten Kurs einzuhalten." Es ist dies natürlich nicht eine wörtliche Übersetzung, aber eine sinngemäße Übertragung. Der Autor richtete seinen Blick durchaus nicht auf die Wahrzeichen von Cnidus, sondern auf die Windrichtung und damit auf den Kurs, welcher von hier aus eingehalten werden konnte. Von dem früher erwähnten Getreideschiff, welches nach Sidon verschlagen worden war, wird von Cnidus aus mitgeteilt, daß es mit den Etesien mühsam



Küste von Myra bis Cnidus nach Ptolemäus. Myra ist auf Taf. I. Asien des Römerdrucks nicht, wohl aber auf der Tabelle unter demselben Meridian mit Alexandrien eingetragen.

hin- und herlavierend endlich den Weg durch das ägäische Meer nach Athen fand. Hätte der Verfasser mit der allgemeinen Bezeichnung „Etesien" einen Wind von bestimmter Richtung angegeben, so wäre seine Darstellung unverständlich. Mit dem häufigen Nordost war ja eine ganz direkte Fahrtrichtung nicht nur nach Athen, sondern um Malea und weiter nach dem eigentlichen Bestimmungsort selbstverständlich. Es war aber auch nicht ein andauernder Südwest, denn dieser hätte auf die gewöhnliche Fahrtrichtung der alexandrinischen Schiffe im Süden von Kreta hingewiesen. Es waren veränderliche nördliche Winde, welche die Fahrt im Norden von Kreta erlaubten, dann aber, nach Südwest umspringend, das Schiff zwangen, wieder nach Norden, nach Athen aufzusegeln.

Unser Fahrzeug aber fand sich bei Cnidus in der unangenehmen Lage, von dem direkten Kurs im Norden Kretas abfallen zu müssen und an Salmone vorbei in Lee dieser Insel zu laufen und daran bei vorrückender Jahreszeit mühsam wie vordem nach Westen hin zu trachten. Es gewährt uns wenig Trost, wenn Beispiele zitiert werden, wonach andere Segler in dieselbe Lage gedrängt wurden; sie versichern uns indessen doch, daß wir es nicht mit einem Ausnahmefall zu tun haben, wobei sich die Hindernisse in besonderer Menge häuften.

Ein Teil der Flotte Nelsons steuerte nach der Schlacht von Aboukir nordwärts bis in Sicht von Cypern, von wo aus sie versuchte, den Weg im Norden von Kreta zu nehmen, schließlich aber doch gezwungen war, an der Südküste entlang zu fahren. Das Tagebuch des Führers sagt unterm 28. August, daß sie in Sicht

von Rhodus und Kreta, dabei in einer Entfernung von ungefähr 30 Leguen von letzterer Insel waren und den Kurs durch den Archipel hielten. Er fügt aber vier Tage später bei, sie seien nach dem Ankämpfen gegen widrigen Wind durch sein scharfes Einsetzen aus westlicher Richtung gezwungen worden, von der beabsichtigten Passage abzugehen und zwischen Carpathus und Casus durchzusegeln. Es war also in diesem Falle nicht möglich, um Salmone zu kommen, was dem alexandrinischen Schiff von Cnidus aus mit nordwestlichem Winde gelang.

Von einer merkwürdigen Reise, die an eben dieser Küste von Interesse ist, berichtet Leonh. Rauwolf, von seiner Reise in die Morgenländer 1582. Sie ist, ins Englische übersetzt, in der „Collection of Travels vol. 2" enthalten, wonach sie von Smith (a. a. O., p. 77) angeführt wird. Auf dem Wege zur syrischen Küste mit ihrem günstigen Westwind trafen sie in der Nähe von Salmone ein Fahrzeug, welches von Tripoli her derselben Winde wegen bis hierhin sieben Wochen unterwegs war. Auf der Rückreise arbeitete sich Rauwolfs Schiff, in gleicher Weise wie das vorerwähnte und auch dasjenige von Paulus, den kleinasiatischen Küsten entlang und wurde in der Nähe von Scarpanto (Carpathus) von einem Nordsturm in Lee von Kreta getrieben. Wenn Rauwolf sagt, es sei dies nicht der richtige Kurs gewesen, so wußte er also sehr gut, daß sie Kreta links liegen lassen wollten; da es nicht geschah, war der Nordwind zu heftig, ein Tramontane, oder Nordwest. Lukas ist auch hierin genauer in der Bezeichnung, indem er bemerkt, daß ihnen der Wind, welcher entgegen war, nicht erlaubte, den richtigen Kurs zu halten.

Daß es ein heftiger Nordsturm war, ergibt sich aus dem Weiterfolgenden bei Rauwolf mit einiger Klarheit. Sie kamen in Lee der Insel allerdings in schlichtes Wasser „und waren des Getöses und Rauschens des Windes und der Wellen los", gerieten aber zu nahe an die Küste und hatten Mühe, sich wegzuarbeiten. Es sind die stoßweise einsetzenden Wirbelwinde, welche in Lee einer Gebirgsküste dem Ufer nahe bei Sturmwinden sich stets zeigen und oft sehr gefährlich sind. Es ist daher nicht sehr empfehlend für jene Seeleute, daß sie hierin nicht bessere Erfahrung hatten und ihr zunächst vor dem Sturm geborgenes Fahrzeug ohne Not dieser neuen großen Gefahr aussetzten.

Mißleitet durch die unrichtige Angabe, wornach sich an der Nordseite keine guten Seehäfen finden sollten, wurde die Sache recht eigentlich auf den Kopf gestellt. Es wurde nicht mehr gefragt, welcher Wind hinderte sie, in ihrem richtigem Kurs weiterzufahren, sondern weshalb bevorzugten sie die Südküste vor der nördlichen, als ob dies in ihrer Wahl gelegen hätte. Um wenigstens einen Schein von Berechtigung bei dieser willkürlichen Auslegung zu retten, wurde die eine Unrichtigkeit durch eine andere belegt und gesagt, die Nordseite der Insel besitze keine geschützten Hafenorte, als ob diese vorerst in Frage gekommen wären und wo zudem die Südküste mit Ausnahme von Phönix keinen Hafen besitzt. Wir haben schon bei Cnidus gesehen, daß die Blicke sich nicht auf die dortigen Hafenanlagen richteten, sondern vorwärts, westwärts. Ebenso in Bezug auf die kretischen Küsten. Ein mehrere Tage anhaltender Nord- oder Nordostwind und das Schiff wäre hoch über der Küste nach Westen gesegelt! Zudem

aren für den Notfall geschützte Orte genug zu finden, o im Busen von Dydimi an der geschützten Bucht on Olus, im Schutze des Vorgebirges Zephyrium; erner Heraclea, bezw. Gnossus, die Buchten von Amphinale und Suda mit Cisamus und Aptera, noch das westliche Cisamus und dazwischen Cydonia. Vor welchen Winden diese und andere Orte an der Nordküste Schutz gewährten, ist nicht nötig weiter zu verfolgen, da sie gar nicht in Frage kommen. Die Südküste von Kreta, ohne sichere Seehäfen, besitzt heute nur einen sommerlichen Handelsverkehr, welcher durch drei oder vier Schoner nebst einigen Küstenbooten bewältigt wird. Ein großer Teil der Produkte wird auf Maultieren nach den Handelsstädten der Nordküste transportiert... „Obgleich sich keine guten Seehäfen auf der Südküste befinden, so gibt es doch eine Anzahl tauglicher Ankerplätze und Buchten, welche in den Sommermonaten vor nördlichen Winden Schutz gewähren." (Pilot. a. a. O., vol. IV 1900, p. 410.) In der Anlage von Kunstbauten zum Schutze der Seefahrt hat die Unternehmungslust und Tatkraft einen weiten Spielraum und die Armut der Küste an natürlichen Buchten könnte für die Anlage von künstlichen Häfen nicht hinderlich sein, wenn solche eine Notwendigkeit wären. Die politischen Verhältnisse waren lange Zeiten hindurch einer Entwicklung des Seehandels, der zudem andere Bahnen einschlug, nicht günstig; aber auch aus dem Altertum sind im Verhältnis auch nur zu Cäsarea und Cnidus mehr als spärliche Überreste vorhanden, so daß aus diesem Grunde schon der genaue Nachweis einzelner Ortslagen recht erschwert war.

Diese Küste ist uns aber, vornehmlich die größere östliche Hälfte, sehr wichtig, weshalb wir derselben

alle Beachtung schenken müssen. Im Periplus wird keine einzige Ortschaft, bis nach Phaestus hin, welche aber nicht am Meere liegt, erwähnt. Bei Strabo findet sich eine reiche Anzahl von Städten Kretas, worunter an der Südküste mit verschiedenen, allerdings wenig übereinstimmenden Entfernungsangaben: Lebena, Lissus, Matala und Phönix. Aus Ptolemäus sind zu nennen: Hieropydna, Lebena (nordwärts von Leo prom.), Matala und Phönikus port. Der Stadiasmus enthält viele Namen auch dieser Küste mit den Segelentfernungen, woraus hier nur angegeben werden: Sammonium Cap., Hierapydna mit Hafen- und Ankerplatz, Biennus in einiger Entfernung von der See, Lebena (jetzt Leda, nahe Leo prom.) mit der Insel Oxeia, 50 Stadien von Lebena Halae; von hier nach der Stadt Matala sind es 80 Stadien. Ferner neben andern: Psychium (Sommerhafen), welches von Pydna 550 Stadien entfernt ist, und Phönix, eine Stadt mit Hafen und der Insel Claudia, welche 300 Stadien entfernt ist.

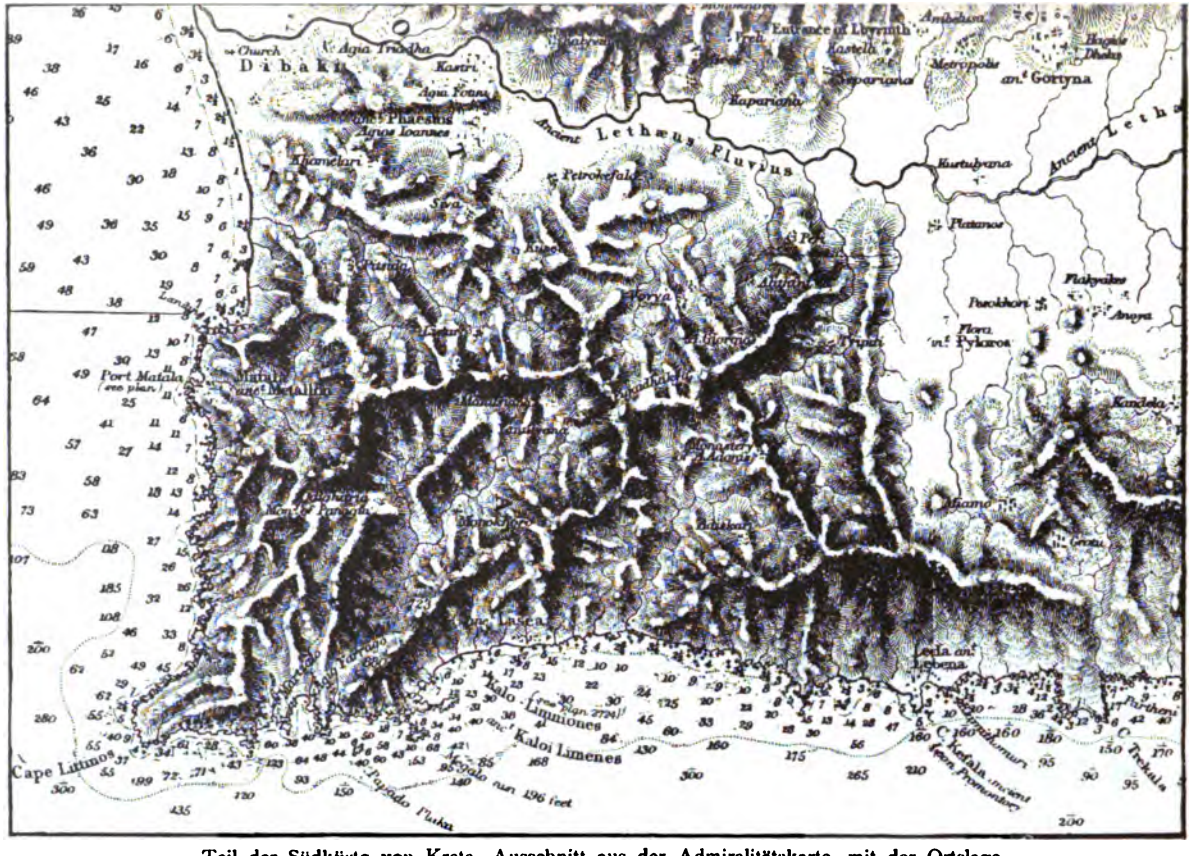
Der Reisebericht nennt Salmone, Kaloi Limenes, Lasaia und später Phönix, nebst der Insel Claudus. Über Salmone ist nicht nötig weiter zu sprechen, obschon zwei Vorgebirge Kretas im Nordwesten vorspringen und beide als Sammonium prom. bezeichnet werden können. Das weiter nördlich vorragende heißt auch Sidero und wir bezeichnen das zweite als unser Salmone, da es nach Osten vorragt und näher dem Kurse lag, wenn auch das erstere als Ausläufer des Dicte Gebirges früher ins Auge fiel.

Bei noch gutem Wetter, doch widrigem Nordwest arbeiteten sie sich aufs neue an einer Leeküste tagelang nach Westen, bis sie zu einer Bucht, genannt

Schönhafen, Fair Havens, Kaloi Limenes, in der Nähe der Stadt Lasea oder Lasaia, gelangten. Zur Bestimmung der Ortslage des uns so wichtigen Schönhafen dient uns die genaue Untersuchung der Küste in Bezug auf eine solche Bucht in dieser Gegend und zur genauern Festlegung die Ermittlung von Lasaia und dessen Entfernung.

Verbesserte Karten dieser Küsten, Reiseberichte und eigene Wahrnehmungen (Forschungen konnten es nicht mehr sein, wenigstens nicht in dieser Beziehung, sondern nur Bestätigungen, da diesen Küstensaum Kapitän Spratt und nachher Rev. Brown zu diesem Zwecke schon um die Zeit meiner Geburt abgesucht hatten) lassen vereinigt den Ort angeben und die Bucht auf ihre Tauglichkeit als Überwinterungsstation mit großer Sicherheit beurteilen. Neben den Kaps im Osten und Criummetopon prom. im Westen und Matala als Vorsprung in der Mitte beider nach Süden ist kein Punkt an dieser Küste durch sich selber so genau bezeichnet als Leo prom., jetzt Kap Kephalus. Diese mäßig nach Süden vorspringende Küstenzunge machte beim Anblick von Osten her und auch von Westen vollkommen den Eindruck eines ruhenden Löwen von ungefähr 400 Fuß Haupteshöhe. Die wenig tiefen sandigen Ausbuchtungen der Küste haben im Westen ganz seichtes Wasser, im Osten etwas tieferes und hier an der ebenfalls etwas tiefern Bucht zeigt sich schon an der Strandlinie teilweise unterwaschenes Mauerwerk, etwas weiter aufwärts von der Küste und am Fuße eines Hügels sowohl als an seinen Flanken solches von Gebäulichkeiten mit Marmorstücken und Fundamenten. Es sind dies Teile der Ruinen von Leben oder Lebena (jetzt Leda) mit dem

westlich am Messarabusen gelegenen Matala, den Seeport der Binnenstädte Phaestus, Pylorus und Gortyna. Einige Säulenschäfte und Kapitäle mögen die Überbleibsel eines Tempelbaues sein und der Hügel im Osten trägt Spuren einstiger Befestigung. Die Vermessungen an diesen Küsten wurden im Jahre 1852 von Kapitän Spratt ausgeführt, während ein Bericht über die Ruinen, besonders über Phönix, von Rev. *Brown*, welcher mit der Yacht „St. Ursala" die Küstenfahrt machte, aus dem Jahre 1856 stammt. Dagegen schrieb er schon im Jahre 1855: „Lasea wurde von mir an der Küste in einer Entfernung von etwa zwei Meilen von Schönhafen entdeckt." Er war zu verschiedenen Malen an diesen Küsten. Verschiedene dieser Angaben vermögen nur noch unser geschichtliches Interesse wachzurufen. Jedem einzelnen Forscher, der für die Wiedererkennung der im Reisebericht des Lukas erwähnten Örtlichkeiten tätig war, ist gebührend Anerkennung zu zollen, dabei selbstredend aber auch auf von ihnen mitunterlaufene Irrtümer aufmerksam zu machen. Die Einwohner, welche bei Schönhafen, genauer der Guardian, welcher daselbst von jenen spätern Reisenden um die Lage von Lasea befragt wurde, gab ohne Besinnen die Richtung und Entfernung an mit der Beifügung: *unmittelbar* bei Kap Lionda, also in zwei Stunden Weges, oder über Wasser in nur vier Meilen (eher fünf). Daß sie nach der irrigen Angabe des Guardian noch Lasea am Kap Lionda aufsuchten und daselbst gefunden zu haben glaubten, erklärt sich nur aus ihrem eingeschlagenen Seewege, der Küste entlang hätten sie ja über die Trümmer des wirklichen Lasea hinfallen müssen. Der Mann *kannte* die Ruinen beim Leo prom., daneben verwechselte er



Teil der Südküste von Kreta. Ausschnitt aus der Admiralitätskarte, mit der Ortslage von Lebena, Lasea und Kaloi Limenes.

und dem andern in Nord-Nordwest in acht Faden, woselbst der Boden sandig ist und guten Ankergrund abgibt, würden sie unter Lee gut gesichert liegen. Obgleich die Dünung während eines südlichen oder südöstlichen Sturmes um die Insel rollt, würde diese unbequem, doch so lange die Landfeste hält, nicht gefährlich sein. Weiter nordöstlich in der Bucht nach dem küstennahen Inselchen Trapho hin ist gesicherter Ankerplatz bei westlichen oder nordwestlichen Winden, dabei ist insbesondere auf die von der Küste auslaufende Klippenreihe Obacht zu geben. Die enge Passage zwischen der westlichen Seite der St. Pauls Insel und der Küste ist tief und klar, aber diejenige zwischen der südwestlichen Insel (zirka 200' hoch) und der Küste ist durch eine Bank mit höchstens $2^1/_2$ Faden Wasser nahe der Kanalmitte teilweise gehindert.

Der schon erwähnte Bericht ist, wenn er jetzt auch in vielen Stücken durch die Arbeiten der Marineoffiziere überholt ist, doch immer noch bemerkenswert. Er lautet in Bezug auf diesen Küstenteil in der Hauptsache wie folgt: Von Port Lutro (Phönix) aus nach Osten schauend, gewährt die stolze Pyramide des Mont Ida ihren Anblick in ihrer Entfernung von 40 Meilen. Die Bucht Schönhafen, dahin wir unter Segel gehen, liegt ostwärts in derselben Distanz, etwas weiter als Kap Matala. Da der Wind ordentlich frisch wehte, waren wir bei Tagesanbruch dem Orte gegenüber. Wir fanden, mit einigen Mann zwischen den Inseln durchpeillend, innerhalb derselben guten Ankerplatz bei 8—10 Faden. Ein Inselchen (hier weiche ich von diesem Bericht teilweise ab nach Weisung des „Pilot" von 1900 und der Korrektur der Karte von 1899) liegt vom Innern der Bucht aus nach

Südost, Megalonisi aber nach Südwest. Die Bucht wurde durch die Seeleute aufgenommen, womit damals eine empfindliche Lücke im Kartenmaterial für die Hand des Reisenden an dieser Küste ausgefüllt wurde. Jetzt aber sind diese Skizzen durch die angeführten Seekarten in den betreffenden Blättern überholt, indem diese ein sehr getreues Bild der Küste bieten. Kehren wir zu dem Paulusschiff zurück.

Schon war das Ende des Septembermonats herangekommen, man konnte bei herrschendem Nordwestwind Kap Matala nicht umsegeln. Es ist daher begreiflich, daß sich die Blicke schon weiter nach der Westküste hin wandten, um zu erwägen, ob sie etwa dort einen sichern Port mit dem ersten günstigen Winde als Winterhafen erreichen möchten. Phönix war dem Schiffer aus eigener Anschauung, sonst aber auch aus seinem Segelhandbuch an der sonst hafenarmen Küste sehr wohl bekannt. Wir vernehmen von Schönhafen aus nur diesen Namen und es konnte auch von keinem andern die Rede sein, sobald der bisherige Zuschlupfort verlassen und nicht unter besonders günstigen Umständen die Fahrt gleich weitergesetzt werden konnte, wozu es denn doch bei günstigen Windverhältnissen noch nicht zu spät war.

Als aber in uns näherliegenden Zeiten die Fahrten an jenen Küsten unbedeutend geworden waren und die früher bekannten Orte wieder genauer nach ihrer Lage bestimmt werden sollten, ergaben sich so abweichende Ansichten, daß Phönix von Einzelnen sogar an der Nordküste gesucht und geradezu dahin verlegt wurde. Das war allerdings ungehörig, weil die annähernd richtige Lage schon aus Strabo zu entnehmen war. Darnach mußte bei der ersten starken Einschnürung der Insel

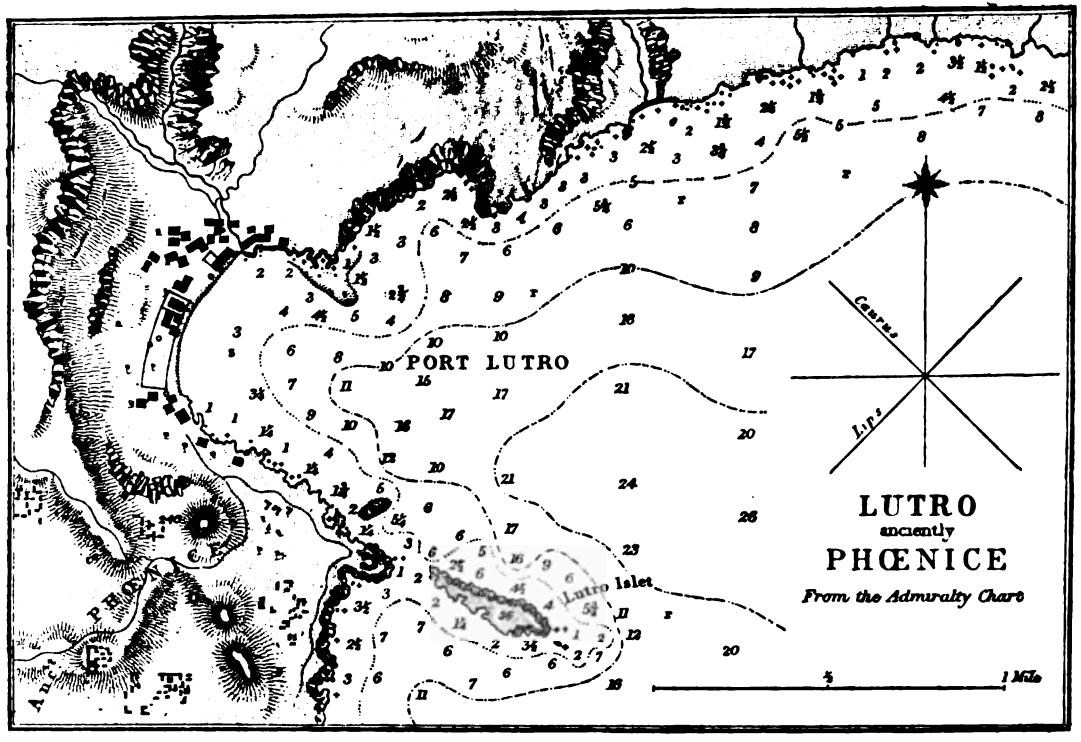
Kreta von Westen herkommend der Ort Amphimalla am nördlichen Meere, Phönix aber an derselben Landenge in der Entfernung von etwa 100 Stadien an der Südküste liegen. Damit waren ganz grobe Irrungen ausgeschlossen. Mit der Bearbeitung und Veröffentlichung des Stadiasmus wurden die Grenzen freilich unter Zuhilfenahme bessern Kartenmaterials noch enger gezogen. Das letzte Wort konnte aber doch nur die Beobachtung an Ort und Stelle, der Nachweis und die Aufnahme der Ruinen nebst dem Port sprechen. Angeregt von Smith, der den Mangel an hydrographischen Einzelaufnahmen und Küstenbeschreibungen beklagen mußte, wurden die verschiedenen Orte im eigentlichen Sinne des Wortes wieder entdeckt. Der Nachweis, daß die Ruinen von Phönix, Araden und Anapolis nahe beieinander, allesamt nördlich des heutigen kleinen Seeport Lutro liegen, war sehr bedeutend und für viele Darstellungen ausreichend. Eine ausführliche und ins Detail eindringende Arbeit über die Seereise des Paulus konnte damit nicht viel machen, es war noch immer nicht zu erweisen, ob der erwähnte Seehafen den Anforderungen in jener Zeit auch wirklich genügt haben könnte, ob er auch identisch mit demjenigen des Reiseberichtes sei und den dort enthaltenen nähern Bestimmungen vollkommen entspreche, ja die Meinung des Wortlautes gleichsam illustriere. Für die Fahrt selbst ist dies zwar nicht wesentlich, wohl aber für das Verständnis der Motive, welche die Handlungen der Personen bestimmten und damit für die Schaffung eines möglichst klaren Bildes aller Vorgänge am Bord des Schiffes. So lange der ihnen vorschwebende westliche Seeport nur eben an der Küste bezeichnet werden konnte, war es ein Punkt, dahin sie

Ansicht der Südküste von Kreta von Clauda nach Phönix hin.

vorerst ihre Fahrt zu richten gedachten und auch wirklich taten; es war aber nicht auszumachen, ob sie beim Verlassen ihres Ankerplatzes in der Bucht als Männer gehandelt haben, die nach reiflicher Überlegung handelten und ihrer Aufgabe nach menschlichem Ermessen gewachsen waren oder auf gut Glück hin einen Versuch nach dieser Richtung machten. Sie haben uns ihre Gründe nicht ausführlich dargetan, wir müssen solche zu erschließen suchen, um zu einer richtigen Wertschätzung berechtigt zu sein, die sich durchaus nicht nur aus einem zufälligen Erfolg ableiten läßt oder beim Mißlingen, beim Eingreifen von Kräften, die nicht vollkommen unter ihrer Kontrolle stunden, in ihr Gegenteil umschlagen darf.

Was Lukas von dem Segelport Phönix in seinem Reisebericht knapp und genau bezeichnend anführt, hatte er kaum aus eigener Anschauung von einer frühern Reise an dieser Küste her, noch ist anzunehmen, daß er aus den Angaben der Küstenbewohner in Lasea schöpfte, sondern das Nächstliegende ist doch, daß diese Quelle aus den Mitteilungen des Schiffers floß. Der Centurione und Lukas haben offenbar mit diesem über den wichtigen Gegenstand gesprochen, dem es selbst auch daran liegen mußte, den erfahrenen Männern darzutun, aus welchen Gründen dieses geschah, versucht werden sollte oder

zu unterbleiben hatte. Das Nächstliegende ist demnach die genaue Kenntnis des Hafens von Phönix, welche dem Schiffer in den Grundzügen zugeschrieben werden darf. Phönix liegt unmittelbar am Fuß des höchsten Teiles der Albi Montes und ist die einzige Bai an der Südküste der Insel, in welcher ein Schiff im Winter vollkommen sicher liegen konnte. Der Hafen ist rundlich, nach Osten offen, ein wenig mehr als eine Kabellänge tief und ungefähr in der nämlichen Breite an der Öffnung mit einer anderthalb Kabel langen felsigen Zunge, welche sich vom Südpunkte nach Osten erstreckt und die Insel Lutro trägt, wodurch die Wasserfläche im Norden geschützt ist. Wenn auch noch so klein, sollen doch früher 15 oder 16 kleinere Rahefahrzeuge von Sphakia darin gewintert haben, indem sie je den Stern durch Landfesten nach der Südküste des Hafens hin sicherten. Es wird dargetan, daß in diesem Port sicher zu wintern ist, indem die Südwinde selten oder nie nach den hohen Gebirgszügen hinauf der Küste zuwehen, und der Seegang, welcher diese erreicht, ist nur ein entkräfteter, der die Fahrzeuge bewegt, ohne Kabel oder Ketten zu spannen. Einige der Häuser zeigen in ihrer Lage das Vertrauen, welches die Bewohner in die Sicherheit des Hafens setzen, indem solche nur bei zehn Fuß von der See gelegen keine Merkmale aufweisen, daß je ein Seegang die Fundamente erreicht hat. Die Berge, welche nach Osten hin weniger hoch sind als hier und im Westen und von der Küste aus steil ansteigen, bilden eine gute Landmarke. Noch ist anzufügen, daß der Einschnitt zwischen dem Südpunkt und der kleinen Insel nur 1—2 Faden tief ist, ebenso noch eine Strecke weit von der Insel nach Osten hin, so daß der Schutzwall im Süden sich wesentlich verlängert.



Der Hafen von Phönix.
(Ein Hafen an der Küste Kretas, der unter Nordwest- und Südwestwind liegt.)

Kapitän Spratt hat nachgewiesen, daß an dieser Küste eine Ansteigung während der Periode anwesender Menschen erfolgte, so daß möglicherweise dieser Schutz zur Zeit, als St. Lukas schrieb, etwas kleiner sein mochte als in der Gegenwart. Ohne hier auf weitere Einzelheiten möglicher Windrichtungen an dieser Stelle einzutreten, kann gesagt werden, daß das Wesentliche, was die Sicherheit in diesem Port betrifft, in den obigen wenigen Worten zusammengefaßt ist und für die Beantwortung der Frage, ob derselbe alle Sicherheit nach dem Wortlaut und der Meinung des Reiseberichtes gewährt, nach unserer Ansicht vollständig ausreicht. Um die sehr kurze, aber offenbar ebenso bezeichnende Bemerkung über den westlichen Seeport zu verstehen, haben wir uns auf das Schiff und an die Seite des Lukas zu bemühen. Bis hierhin hatten sie auch in Lee der Insel gegen den noch herrschenden Nordwest gerungen. Das Meer war in der Küstennähe vollkommen ruhig, so daß, wie Breusing zu dieser Stelle richtig bemerkt, das Boot, welches nach dem Text ja ausgesetzt war, zum Bugsieren gebraucht wurde. Das war auch sehr wichtig für die Einfahrt in eine Bucht oder in einen Hafen, wenn der Wind nicht günstig auf die Portöffnung zuwehte. Unter solchen Verhältnissen war durch Bugsieren die Einfahrt also immer möglich, ebenso die Ausfahrt, weil auch die günstigste Seebrise erst weiter außen in die Segel gefaßt werden konnte. Gerade beim Schönhafen werden wir finden, daß das Bugsierboot zweifellos von großem Nutzen war.

Bei der Häufigkeit der Nordwestwinde und des winterlichen Norders, die besonders gefürchtet wurden, mußte hierüber zuerst Klarheit herrschen und Phönix

mindestens dem jetzigen Ankerplatz überlegen sein. Wichtiger noch, da ja dies hohe Küstenland schon Schutz gewährte, war die Frage des Verhaltens jenes Winterhafens bei Südwest. Über beide Punkte lauteten die Antworten sehr beruhigend, in letzterem viel günstiger, als von Schönhafen ausgesagt werden konnte, da hierin bei diesem recht begründete Befürchtungen von seemännischer Seite geäußert werden mußten. Die hohe See würde jetzt von jedem tüchtigen Fahrzeug der Winterung daselbst vorgezogen werden; falls eine solche aber gewünscht ist, möchte dies nur mit sehr gutem Ankergeräte mit Aussicht auf Erfolg unternommen werden. Der Port bei Phönix entsprach allen Anforderungen der Sicherheit, indem er ein „Hafen Kretas ist, der unter dem Südwest- und dem Nordwestwind liegt". Dies ist der Wortlaut und der Sinn der vielbesprochenen Stelle, wenn sie auch Deutungen erfahren hat, denen zum Teil kein Seehafen tauglich für den Zweck der Winterung entsprechen kann. Viel zu häufig wird der Standpunkt der Ortsanwesenden eingenommen und gefordert, daß er nach Nordwest und Südwest liege (ältere englische Übersetzung), ebenso ungenau in der Revision: nach Nordost und Südost sehend. Es sind die Windrichtungen gemeint, welche hier die Hauptrolle spielen. Da hat auch wieder Luther mit seinem feinen Verständnis der Verhältnisse richtiger: Welches ist eine Anfurt an Kreta, gegen den Wind südwestlich und nordwestlich. Ebenso die Randlesung der Revision: Unter dem Nordwestwind und unter dem Südwestwind. Der griechische Text mit der Übertragung findet sich im Anhang zur Einleitung, nur darf nicht unerwähnt bleiben, daß auch der Nautiker

Breusing ebenfalls schreibt: Der unter dem Südwest- und Nordwestwinde liegt. Wir wollen weitere Anführungen unterlassen, um das, was sich klar ergeben hat und wonach einzig gefragt wurde, nicht durch die Aufzählung vieler Meinungen, darüber jedes größere Wörterbuch weiteres enthält, zu verwirren.

Kata Liba oder Libs ist als unter dem Südwestwind und Kata choron als unter dem Caurus oder Nordwest zu verstehen. Damit ist auch die Richtung angegeben, in welcher die schützenden Wälle, Ufer und Landvorsprünge der Bucht vom Überwinterungsort aus lagen, nämlich nach dem allgemeinen Küstenverlauf im Norden derselben, insbesondere aber auch im Nordwesten und weiter Südwesten. Natürlich mußte sie auch eine Einfahrt haben, die nicht so eng wie bei einem künstlichen Hafen war und nach Südosten lag. Bekannt war indessen, daß die Winde unter der hohen Küste nie kräftig auf den Hafeneingang zu bliesen und auch der Seegang ungefährlich war. Die Erfahrung zeigte auch hier den richtigen Weg. In dieser Bucht überwinterten zahlreiche Schiffe, der Strand bewies deutlichst die Sicherheit der Lage, was auch von den Bewohnern bestätigt wurde. Auf erstere Zeugnisse und auf die übereinstimmenden Berichte der Küstenfahrer war ein sichererer Verlaß als auf die Anpreisungen der dortigen Ansässigen, weil diese durch einen andauernden Verkehr mit den Überwinternden Nutzen ziehen konnten.

Von Kaloi Limenes, etwa 50 Stadien von Lebena entfernt, stund nichts in ihren Segelanweisungen. Möglicherweise war die Stadt Lasea (nach Lukas), Lissus (wie sie bei Strabo heißt) oder Lisia der römischen Wegekarten in ihrem Stadiasmus erwähnt, die Bezeich-

nung schöner Hafen erhielt die Bucht höchst wahrscheinlich von diesen aus obigem Grunde lobpreisenden Landsleuten. Der Schiffer, wie die andern das Wort führenden Personen hörten diese Kunde wohl, schenkten ihr aber nicht großes Vertrauen, vielmehr hätten sie nur im äußersten Notfall und nach weiter vorrückender Jahreszeit sich entschließen müssen, trotz aller Bedenken hier ihr Standlager für die Wintermonate aufzuschlagen. Die Sorgen des Schiffsherrn und des Centurionen und Schiffers sind nicht zu gering anzuschlagen. Allerdings war in einzelnen Jahren die Getreidezufuhr um diese Jahreszeit in Rom so groß, daß Überfluß und Verschwendung herrschte und vielleicht später günstigere Preise erzielt werden konnten, wenn nur eben bis dahin Schiff und Ladung gesichert gewesen wären. Die Fracht im Schiff mußte über Winter zu Grunde gehen, und sie hier ohne vorhandene Schuppen an Land zu bringen, war untunlich. Bot die Stadt hierin einige Hilfsmittel, war sie doch zu weit entlegen, der nähere Seeweg oft nicht zu benutzen und an Land kein Weg der Küste entlang, noch geeignete Transportmittel vorhanden. Sphakia war von Port Lutro noch weiter abgelegen, seine dort überwinternde Flotille war aber vorher in der Nähe dieser Stadt oder auf dem Strand gelöscht worden und die Fahrzeuge blieben in der Sicherheit nur bis zum Wiederbeginn der Frühlingsfahrten. Die hier heimischen Seeleute konnten sich über diese Ruhezeit an Land nützlich machen, was in Schönhafen und Lasea für Mannschaft und Soldaten nicht möglich war. Proviant und andere Bedürfnisse konnten in der kleinen abgelegenen Stadt kaum in genügender Quantität zu angemessenen Preisen erhältlich sein. Kunde

von ihrer Anwesenheit war nach größerer Entfernung nicht zu vermitteln, denn sobald der Wind für die Westfahrt günstiger wurde, war diese ihnen ebenso gut möglich als irgend einem andern Fahrzeug. Man glaube ja nicht, daß solche Verhältnisse nur im Altertum und an dieser abgelegenen Küste, welche von den alexandrinischen Schiffen nicht häufig berührt wurde, vorkamen. Ankämpfend gegen westliche Winde, hatte sich eine ganze Flotille in der Nähe von Punta Menolar an der Südküste Spaniens wie ein Schwarm müder Zugvögel besammelt und lag dort vor Anker. An jedem Morgen belebte sich seit Tagen die Hoffnung neu, endlich Gibraltar erreichen und nach der Einnahme von Wasser und Provisionen die Straße passieren zu können. Nicht daß gerade Wassermangel geherrscht hätte, doch wäre ein frischer Trunk und auch etwas frisches Brot hocherwünscht gewesen. Unter der Küste am weißen Strand lagen einige faule Fischerboote und ein kleiner Zollkutter, die übrigen Fahrzeuge von den verschiedensten Nationen Europas etwas weiter draußen. Wasserfäden sah man von steilen Gehängen hoch oben am Küstengebirge niederrinnen, was die Hoffnung belebte, am Strand leere Fässer mit dem köstlichen Naß füllen und bei dieser Gelegenheit auch einen Sack voll Brot kaufen zu können. Es schien, als ob sich die Befehlshaber der versammelten Schiffe zu demselben Zweck das Wort gegeben hätten, denn mit dem Tageslicht ruderten von allen Seiten (die Schiffe lagen natürlich in bedeutender Entfernung voneinander) derselben Gegend am Strande zu, als gelte es eine Überrumpelung der paar dort hingeklebten Hütten und des Regierungskutters. Der blutjunge Kommandant dieses Küsten-

wächters war seiner vermeintlichen Aufgabe der Abwehr einer feindlichen Invasion auch gewachsen. An der Spitze seiner bewaffneten paar Mann, die streitbare Jugend im Vordertreffen und die übrigen Bewohner gleich dem Landsturme als Reserve, ging er den anrudernden Booten, welche nun in einer Linie auf den Strand liefen und deren Insaßen Miene machten, mit ihren Fässern und Säcken zum Wasser- und Brotfassen anzurücken, entgegen. Seine vornehm gehaltene Ansprache war nicht recht verständlich und verfehlte auch sonst ihre Wirkung total, denn er vermochte nicht einmal das Geräusch der den Sand schürfenden Bootskiele, den Lärm der Mannschaft und ihre verwunderten Rufe zu übertönen, auch sonst war er kein Mann aus dem Geschlechte Cids. Mit blankem Degen zog er eine Linie als unsere Grenzmarke in den trockenen Sand, an welcher nun die Verhandlungen stattfanden. Eine Anzahl von Hitzköpfen wollten kurzen Markt machen, rieten über den Plunder herzufallen, gegen Geld Brot zu verlangen und Wasser selbst zu holen. Ihr Deuten nach den steilen Gehängen hin wurde mißverstanden und ein Mann, der den unter Seeleuten üblichen Mittelmeerjargon verstund, belehrte die Schar, daß dort jenseits des Küstengebirges der gesegnete Landesteil von Granada mit Quellen, Strömen, reich an Brot und Wein, liege, zu welcher Landschaft auch dieser armselige Küstenstrich die unverdiente Ehre habe, gerechnet zu werden. Da die Zeit drängte, denn der Wind schien ändern zu wollen, wurde die Sandgrenze respektiert und gegen gutes Geld etc. Brot und Wasser eingehandelt und nach der Einschiffung bald nicht nur die ungastliche Küste, sondern auch das innere Meer verlassen.

Es sollten diese wenigen Zeilen nur nahelegen, daß auch an dem schmalen Küstensaum bei Lasea bei fehlenden Verbindungswegen in jener Zeit kaum mehr zu erwarten stund, eine Überwinterung auch nach dieser Seite mit Schwierigkeiten zu rechnen hatte. Brod konnten sie sich allerdings bereiten und Wasser ist in dieser Jahreszeit vorhanden oder kann leicht durch einiges Graben in einem Rinnsal erhalten werden. Hauptsache für den Schiffer und Schiffsherrn blieb die Sorge um die gefährdete Ladung, für den Centurionen die Heimschaffung der Truppe und die Ablieferung der Gefangenen, in letzter Linie auch die für die Wintermonate ungünstige Lage der Bucht und der nicht hinreichende Schutz, den sie zu gewähren schien. Paulus war anderer Ansicht in betreff des Verweilens oder Weitersegelns. Daß er hierüber ein bestimmtes, wenn auch von dem der maßgebenden Personen abweichendes Urteil zu fällen vermochte, ist nicht von ungefähr. Die Aufgabe, welche noch zu lösen war, lag ihm bei seiner reichen Erfahrung ebenso klar vor Augen als den übrigen. Dazu leiteten ihn andere Gesichtspunkte. Das Schicksal der hier zusammengeführten, ansehnlichen Gemeinde liegt ihm näher als die Sorge um die Fracht, obschon er auch ihrer gedenkt. Seine scharfe Beobachtungsgabe hatte ihn darüber aufgeklärt, daß die Schiffsleitung und die ihr zur Verfügung stehenden Hülfsmittel nicht ausreichten, das Ziel in dieser Jahreszeit zu erreichen. Sollten sie von dieser Küste abtreiben, dann waren sie ohne ganz außergewöhnliche Glücksumstände kaum fähig, einigen Vorteil zu gewinnen. Im Gegenteil, was ihnen hier geboten war, sollte verscherzt werden, ohne dafür einen Ersatz angemessen dem Risiko in

Aussicht zu haben. Nach den bisherigen Erfahrungen war die Wahrscheinlichkeit weit größer, von dem nächsten Kap weg in die offene See getrieben zu werden und damit nicht nur die Ladung, sondern gleichzeitig auch das Fahrzeug und die Besatzung miteinander zu gefährden, als auch nur den Hafen von Phönix zu erreichen. Gesetzt aber auch, dieser wurde erreicht, so stund es um die Fracht in keiner Weise günstiger und für die Sicherheit des Fahrzeuges selbst konnten nicht umfassende Vorkehren getroffen werden. Unter allen Umständen war es geraten, Schönhafen nur zu verlassen, wenn sich der Wind in ganz ausgesprochen günstiger Weise änderte, wobei Phönix ja in einer Tagefahrt erreicht werden konnte. Windstille oder auch ein leicht einsetzender Süd war in dieser Jahreszeit kein Anzeichen von Wetterbeständigkeit, ein untrügliches war nur in der Änderung der Windrichtung nach Nord oder Nordost zu erblicken. Letzteres enthalten seine Worte nicht, doch ist seine Rede nie zaudernd, so daß er auch bei dieser Gelegenheit nur mit Gründen aufrückte, die von Seeleuten berücksichtigt werden sollten und mußten. Das zaudernde Zuwarten ist nicht seine Sache, wohl aber das verständige Ermessen der Gefahr und das Abwägen der Hülfsmittel, bevor der unvermeidliche Kampf aufgenommen wird. Er wendet sich durchaus nicht gegen die Abfahrt von Schönhafen an sich, denn seine Seele brennt mächtiger danach, als es bei einem der übrigen möglich ist, nur gegen eine solche auf zweifelhafte, leicht täuschende Anzeichen hin. In diesem Sinne ist es eine Vermessenheit, welche durch die Einbusse von Ladung und Schiff bestraft wird, und sogar ein Frevel, dem das Leben der Schiffsgenossen zum Opfer

fallen kann. Er ist kein Prophet im gewöhnlichen Sinn, also ein Wissender der kommenden Ereignisse, aber ein ernster Warner vor den trüglichen Anzeichen, welche der Schiffer zu leicht für sichere Vorboten einer günstigen Fahrt genommen hat. Daß er kein Schwarzling ist, der die weiterhin liegende Tiefsee fürchtet, wissen wir längst und sind gewiß, daß er bei stetigem, steifem Nordnordost der Erste gewesen wäre, der geraten hätte, Phönix rechts liegen zu lassen und den Kurs direkt auf die sizilische Meerenge einzuhalten. Paulus war auch kein Wetterkundiger an diesen Küsten, der aus den weißen, flockenartigen Wolkenschichten am Idagipfel einen bald hereinbrechenden Sturm herausgelesen hätte, wohl aber kannte er die Tücken des ägäischen Meeres, wo die Vorboten dem Sturme nur wenig vorauseilen und dem Fahrzeug, das sich nicht rasch in Lee einer Insel flüchten kann, oft nicht Zeit lassen, sich zum Sturmgefecht bereit zu machen. Die bei Kap Matala vor ihnen liegende Bai war und ist eine solche Sturmlücke, welche auch ihrem Schiff verhängnisvoll werden sollte.

Als die leichte Brise von Süden heraufkam, war die Mehrzahl für die unverweilte Fortsetzung der Fahrt in der Richtung nach Phönix hin. Das Schiff wurde mittelst des Bootes hinausbugsiert, wenn dies nicht schon beim Nachlassen des Nordwestwindes geschehen war, man machte das Boottau hinten fest und fuhr mit Seitenwind von der Backbordseite her um das Kap Matala und dicht an Kreta hin in der Richtung nach Phönix zu. Es geht daraus hervor, daß auch der Schiffer keineswegs damit rechnete, den Südwind lange benützen zu können. Freilich war dies auch sein Kurs,

wenn er weiter nach der Straße von Sizilien hin steuern wollte; die Vorsicht dicht unter der Küste zu bleiben, statt etwa Kriumetopon unverweilt aufs Korn zu nehmen, läßt erkennen, daß die Warnung des Paulus nicht ungehört verhallt war, oder daß sie gar, um ihre bessere Einsicht darzutun, gleich den höhern Weg einschlugen. Sollte der bisher herrschende oder ein anderer westlicher Wind neuerdings einsetzen, bevor Phönix erreicht war, so konnte vorübergehend eine andere Schutz gewährende Küstenstelle aufgesucht werden; war aber auch dies nicht möglich, so blieb der Rückweg immer noch offen. Hätten sie befürchtet, es möchte die südliche Brise in einen steifen Südwest auswachsen, so würden sie höher, direkt West gehalten haben, um auf kürzester Linie so weit als möglich nach Westen zu kommen und beim Auftreten des Afrikus oder Libs den genannten Seeport anzusegeln. Es ist indessen die Absicht wiederholt ausgesprochen, nur nach Phönix hinzutrachten, beim Zurückspringen der Brise nach Nordost oder Nordnordost, aus welcher Gegend ein scharfer Wind zu erwarten war, lagen sie in Lee der Küste, hatten schlichtes Wasser und konnten mit großer Wahrscheinlichkeit Phönix in wenig Stunden erreichen und dort einsegeln, wenn dies dann noch ihr Wille war.

Die Fahrt verlief in den ersten Stunden vielleicht bis in den Vormittag hinein ganz nach Wunsch. Berg Ida hatte mit seinen Nebengipfeln allerdings seine gefährliche weiße Wolkenhaube aufgesetzt, die in so unmittelbarer Nähe drohend genug aussah. Das Fahrzeug war eben in dieser Sturmbahn angelangt, als der kalte Nordost als typhonartiger Sturm herniederbrach, eine Windsbraut, wie Luther trefflich schreibt. Über die

Richtung des Eurakylon werden weiter unten, wenn sich das Schiff in vorläufiger Sicherheit unter der Insel Claudus befindet, notwendige Angaben gemacht. Hier ist nur Zeit zu bemerken, daß in der Küstennähe vorerst weniger die Richtung, welche auf offener See gleichmäßiger wird, als der bösartige Charakter wie der stürmische Wind, der hereinbricht, entscheidend ist. Durch das Hochland der Insel und die jäh ansteigenden Seiten der Ufer wird die Bahn des Eurakylon, der er auch in seiner Ursache und seinem Verlauf vom Archipel bis nach den Gestaden Syriens und Ägyptens hin der nämliche ist, mehrfach abgeändert und erhält damit auch einen örtlich veränderlichen Charakter. Es war ein sehr gefährliches Moment, als an Stelle des Südwindes die ersten Stöße des Norders einsetzten. Sie mußten die Anzeichen wahrgenommen und verstanden haben, sonst würde zweifellos das backschlagende Großsegel mitsamt dem Maste über Bord gegangen sein. Die Großrahe war also niedergeführt und das Segel geborgen, worauf sie versuchten, den Kopf des Schiffes in den Wind zu bringen, was nicht gelang. daher waren sie gezwungen, vor dem Sturm nach dem gesichteten Eiland Claudus 300 Stadien südlich von Phönix und in Schutz desselben zu laufen. Bis hier einiger Windschutz gefunden wurde, hatten sie keine Zeit, auch nur das Boot zu bergen. Wenn wir, dem Wortlaut des Berichtes entsprechend, die Fahrt vom Kap Matala an nicht außenum auf geradem Wege nach Phönix hin, sondern der Küste nahe folgend ansetzen müssen, so beträgt die Entfernung bis unter Claudus 250—300 Stadien, wobei begreiflicherweise nur das Vorsegel gesetzt werden oder stehen bleiben konnte.

Stück der Südküste Kretas nach Kap Matala.

Diese Distanz sowohl als auch die Richtung, welche das Schiff unter dem Sturmdruck nahm, hängt davon ab, was wir unter „nicht langer Zeit", da die günstige Fahrt mit dem Südwind eingehalten werden konnte, verstehen. Oben wurden einige Stunden angesetzt, was bei dem leichten Winde und dem Segeln dicht unter der Küste nur eben ausreicht, in die Bucht hinein zu gelangen. Von hier aus ist der Kurs nach Claudus hin Westsüdwest. Daraus kann nun nicht ohne weiteres geschlossen werden, die Windsbraut sei ein Ostnordoststurm gewesen oder Nordost zu Ost, was mit der Wortableitung übereinstimmen würde. Ebenso wenig kann zugegeben werden, daß es ein direkter Norder oder gar ein Sturm westlich von Nord gewesen sei, dessen Gewalt in diesen Gewässern auch häufig zu beobachten ist. Entgegen der ersteren Annahme ist zu bemerken, daß der Eurakylon, wenn er auch auf offener See ausgesprochenermaßen aus bestimmten Richtungen weht, dies in der Nähe hoher Küsten mit dahinter aufragenden Gebirgsmassiven nicht tut, sondern Ablenkungen erfährt, in seinen Wirkungen aber noch gefährlicher ist. Es lag auch in der Absicht der vom Sturm Überfallenen, in den Schutz von Claudus zu gelangen, so daß sie allerdings vor dem Winde trieben (im Gegensatz zum Beiliegen), aber doch Steuerung

behielten und das nächste Ziel erreichten. Die See war noch nicht so mächtig geworden, daß sie rechtwinklig durchschnitten werden mußte oder daß die Steuerriemen nicht mehr hätten verwendet werden können. War der Sturm auch, wenigstens in der Küstennähe, ein richtiger Nordoster, anfänglich selbst von Nordnordost einfallend, so konnte dennoch die Richtung nach der kleinen Insel hin eingehalten werden. Letzteres war zum Einnehmen des Bootes und der Sicherung des Schiffes unbedingt notwendig. Mit nördlichem oder gar nordnordwestlichem Sturm aber konnten sie von der erwähnten Stelle der kretischen Küste gar nicht unter Claudus gelangen. Wenn solche Stürme auch beobachtet werden und oft weite Bahnen nach Südosten haben, dürfen sie doch nicht als identisch mit dem ausdrücklich als Eurakylon bezeichneten erachtet werden. Über die wahre Meinung des Wortes Eurakylon (wir übergehen hier die spätere Schreibart Euraklydon) haben sich bedeutende Sprachgelehrte, insbesondere der hervorragende Bentley, ausgesprochen. Danach hält er als zusammengesetztes Wortgebilde zwischen dem Boreas oder Aquilo, der etwas nördlicher als Nordost ist, und dem Euros, unserem Ost, die Mitte und wurde in ähnlicher Weise wie die Benennungen unserer Strichrose als Euro-Aquilo oder kürzer als Euraquilo bezeichnet. Er liegt daher genau genommen auch nördlicher als Ostnordost und könnte mit Nordost zu Ost wiedergegeben werden, doch ist die erstere Benennung bequemer und da überhaupt in jener Zeit zwischen die vier Kardinalpunkte nur je zwei Striche eingeschaltet wurden, richtig genug angegeben. Sobald von Winden die Rede ist, entsprechen solche nicht allen Teilpunkten dieser auf der Morgen- und Abend-

weite der Sonne in ihren Wendepunkten (für die Breite von 36°) ermittelten Einteilung des Horizontkreises. Im gewöhnlichen Leben kam man mit den acht Hauptpunkten vollkommen aus und der Eurakylon bildete als Wind aus der Richtung Ost 30° Nord eine nicht allgemein verständliche Angabe, noch beharrte er, wie schon erwähnt, unveränderlich in derselben, daher ist Ostnordost dafür zutreffend und es sind die verschiedenen nicht lokalen Abweichungen mindestens verständlich, während die Behauptung, es seien die in höhern Breiten aus Nordnordost, im Süden des ägäischen Meeres aus Nordnordwest und nach Ägypten hin selbst aus Nordwest ja Nord auftretenden Stürme damit identisch, zurückgewiesen werden muß. Ihr Auftreten ist nachgewiesen und zwar nicht erst seit der jüngsten Zeit und den gesammelten Daten über den Verlauf daheriger Sturmbahnen, indem u. a. auch aus dem Jahre 1856 von der Yacht „St. Ursula" ausdrücklich gemeldet wurde: Der Sturm, welchen wir an Candias Küsten gehabt haben, wurde bis nach Alexandrien schwer empfunden; drei Fahrzeuge erlitten darin an dieser Küste Schiffbruch. Mit diesen Worten sollte nur die räumliche Ausdehnung des Sturmes in seiner fast ungeschmälerten Kraft, nicht aber die Identität mit dem Eurakylon angedeutet werden. Diese Sturmbahnen wurden seit den Beobachtungen des englischen Kriegsschiffes „Spit fire" eingehender verfolgt.

Über die Verwendung der Bezeichnung Euraquilo ist zu bemerken: Dieselbe wurde an Bord eines Schiffes von Alexandrien gebraucht und auf demselben von Lukas vernommen. Die beiden ältesten Dokumente in Bezug auf den Namen des Windes sind ebenfalls alexandrinischen Ursprungs und in beiden steht gleich-

mäßig Eurakylon, Euraquilo und nicht die an- Schreibart, welche durch die ersten Drucke weite Verbreitung fand und zum Teil ganz unverständlich wur. Die Seeleute, welche den Namen gebrauchten, war zweifellos Griechen, die im Römerreiche lebend mit der barbarischen Verquickung im Græco-Latin vertraut waren und solche Wortbildungen benutzten. Waren es aber auch zum Teil Ägypter oder Latiner, so hatten sie kein entsprechendes Wort zur Verfügung, daher übertrugen letztere Akylon in Aquilo und die seemännisch schwächere Nation schmiegt sich hierin stets derjenigen an, die einen eigenen nautischen Wortschatz besitzt. Solcher Beispiele gibt es im Niederdeutschen viele, wo niederländische Ausdrücke angenommen wurden, unter Seeleuten der nördlichen Meere auch vielfach englische oder skandinavische. Der Gebrauch bei Dichtern kann nur selten maßgebend sein, weil sie die Namen mit poetischer Lizenz für Winde sehr verschiedener Richtungen verwenden. In späterer Zeit hießen im Mittelmeer Nord, Nordost und Ost: Tramontana, Levante und Ostro, der Nordnordost aber Scirocco, woraus sich für Euraquilo die genauere Bezeichnung Scirocco-Levante ergab. Es soll dies nur die Bildung der Windnamen für in der Mitte einer Striche liegende Mittelwinde andeuten, wobei aber stets festzuhalten ist, daß die Lücken in gleicher Weise auch ausgefüllt wurden, wenn aus der betreffenden Richtung auch gar kein ihr entsprechender Wind beobachtet wurde.

Die vielfachen Beziehungen Alexandriens zu Rom, nicht nur durch die Getreidetransporte, sondern wesentlich auch durch die Zuverlässigkeit seiner Fahrzeuge zur Beförderung von Personen und die Ausdehnung

des Reiches über alle Küsten des innern Meeres dienten auch zur Einbürgerung der Bezeichnung Euraquilo in weitern seemännischen Kreisen.

Nach der Meteorologie der Alten dreht sich der Wind bei seiner Veränderung im Sinne der scheinbaren täglichen Bewegung der Sonne. Oder nach Aristoteles: „Wenn ein Wind einen andern aus benachbarter Richtung wehenden Wind erreicht, so findet dieser Wechsel in der Richtung der Sonne statt.“ Die Meteorologie war allerdings nicht hoch geachtet, mit einigem Recht, da sie noch auf sehr schwachen Füßen stand, und die Bestrebungen, Gesetzmäßigkeit in atmosphärischen Erscheinungen zu erkennen, wurden vom großen Haufen ebenso verlacht wie die Bemühungen um das Erdmessungsproblem. Dessenungeachtet hatten die vom Wind so sehr abhängigen Seeleute ihre Regeln wie zu allen Zeiten, und die erste darunter war zweifellos die Drehungsregel des Windes, welche in ihrer Umkehrung lautet: Entgegen der Sonne, unbeständig. Beim Aufkommen des Südwindes war darnach keine lange Dauer desselben zu gewärtigen, was sich allerdings bestätigte, wobei aber doch eher der Übergang zu Südwest und West als auf einmal zu Ostnordost zu erwarten stund. Letzterer entsprach aber im Grunde doch ihrer Regel oder konnte so gedeutet werden, indem er nach einer Zwischenpause und dem lokalen Süd auf den vorher herrschend gewesenen Nordwest folgte. Ihre Drehungsregel ist aber nichts anderes als das, was später als Drehungsgesetz aufgestellt wurde und nur die Beobachtungen an der Südseite einer vorüberwandernden Zyklone umfaßt, wie es in Mitteleuropa oftmals der Fall ist, sofern ihre Bahn nach Nordosten gerichtet ist.

Während der sommerlichen Seefahrt waren neben den lokalen einerseits diejenigen Winde zu beobachten, welche von Hochdruckgebieten abfließen (wozu auch die Etesien gehören), anderseits diejenigen am südlichen Rande der im Norden vorüberziehenden Zyklonen. Unter den erstern in dem Nordwest, teilweise offnerem Ostbecken die nördlichen und nordöstlichen Winde von der Donauniederung und vom Pontusbecken her, unter den letztern die südlichen und südwestlichen Winde, woraus sich in der Hauptsache ihre Windrose zusammensetzte und im allgemeinen die Drehungsregel ergab.

Ganz anders sind die Verhältnisse im Spätherbst, wenn sich eine Zyklone im östlichen Mittelmeer entwickelte und auf einige Zeit sowohl die Land- und Seebrisen als andere lokale Winde in ihren Wirbel hineinzog. Fassen wir jenen auf offenem Meere aus Ostnordsot wehenden Sturwind, den Euraquilo, als Teilerscheinung einer kräftig entwickelten Zyklone des Ostbeckens auf, so liegt, demselben den Rücken zugewendet, der Kern zur Linken nach Cyrenaika hin. Weiter im Norden des ägäischen Meeres ist die Richtung des Sturmes aus Nordost bis Nordnordost, in der Breite des kretischen Meeres nach Westen hin ist ebenfalls Nordost zu erwarten, während die West- und Südweststürme über die Syrten hin im Saharagebiet gewütet haben werden. Begreiflicherweise ist nicht bei jedem Auftreten des Nordost- und Ostnordoststurmes in diesen Meeren eine Zyklone vollständig ausgebildet, noch bleibt sie immer längere Zeit stehend oder hat dieselbe Lage des Kernes. Es sollte nur in Kürze dargetan werden, wie wir uns die Sturmverhältnisse im Oktober des Jahres 61 unserer Zeit-

rechnung in der Osthälfte des Mittelmeeres zurechtlegen. Der Euraquilo entspricht darnach nur einer Strömungsrichtung in dem großen länglich ovalen Wirbel. Für die anfängliche Ortslage des Schiffes ist er besonders gekennzeichnet durch den verhältnismäßig weiten Entwicklungsraum auf der Seefläche und durch den Querriegel der langgestreckten Insel, von deren Höhen er mit besonderer Gewalt auch in der Richtung verändert in die Messara Bai herniederstürzt. Beim Beharren der Zyklone mußte das Fahrzeug weiter westwärts in der Richtung nach der cilizischen Küste hin von einem mehr nördlichen Sturme erfaßt und nach dem jetzigen Maltakanal oder für jene Zeit aus dem adriatischen in das afrikanische Meer südwärts gesetzt werden.

Wie der eigentliche Mistral im Westen von den Cevennen und den Voralpenstufen als kalter Wind in die Küstenniederung fällt, so weiter im Osten die auch zur See gefürchtete Bora, der Boreas der Griechen, welcher genau genommen ein Wind Nord 30 ° Ost sein sollte, aber auch für Nord und Nordwest gebräuchliche Bezeichnung ist. In ganz ähnlicher Weise fallen an den Pforten des Pontus und über die Küsten Karamaniens Nord- bis Nordostwinde ins Mittelmeergebiet, erreichen beispielsweise im Norden des ägäischen Meeres die halbe Tageszahl des Jahres, im Sommer 69 und im Herbst 51 Tage, während diese Zahlen für Athen auf 137 und für Sommer und Herbst auf 37 Tage sinken. Diese und andere nördliche Winde des Ostbeckens sind lokale Erscheinungen des Polarstromes. Die Scirocco-winde mit den verschiedenen lokalen Benennungen sind als Wüstenwinde im Norden des Beckens Regenbringer und wehen andauernd, nicht stürmisch, sowohl an den

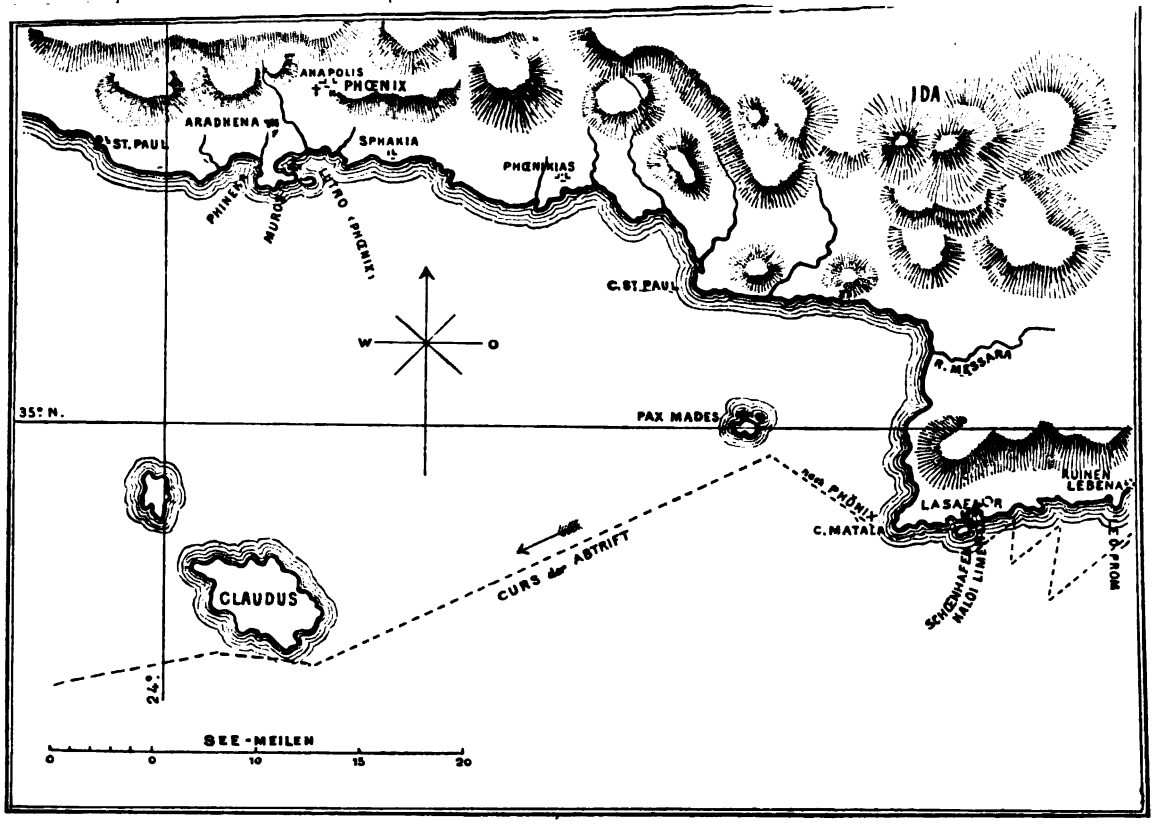
Küsten Dalmatiens als im ägäischen Meere. Ganz davon verschieden ist der stürmische, austrocknende Scirocco Siziliens, der nach den Westküsten Italiens als heißer Staubwind in der Richtung Südost bis Südwest auftritt, nicht von langer Dauer und dabei an keine Jahreszeit gebunden ist. Diese Unterscheidung ist für uns sehr wichtig, weil sie lehrt, daß er kein Scirocco im weitesten Sinne gewesen sein könnte, der unser nach Süden versetztes Fahrzeug nordwärts geführt haben könnte, ohne als günstiger Segelwind benutzt zu werden, während er dem eigentlichen Scirocco seine Dauer leicht zu überstehen, respektive die Flucht nach Syrakus oder Rhegium möglich gewesen wäre. Die vorher erwähnten Nordwinde treten in späterer Jahreszeit stets häufiger als wirkliche Stürme auf, vor allem aus von den rascher erkälteten und offenen Gestaden am Pontus her. In den verschiedenen Richtungen von Ostnordost über Nord nach Westen bilden sie die stürmische Nordhälfte der Zyklone, deren Südhälfte von einem Teile des Äquatorstromes gebildet wird. Trifft der Ostnordost wie in unserem Fall in die Nähe der kretischen Küsten, dann werden wir oben im ägäischen Meere und ebenso in der offenen Adria Nordost haben, bei ihrem Vorrücken wird derselbe zu Nord und Nordwest, welcher bis an die Nilmündungen hin in unverminderter Kraft auftritt.

Da ein längeres Verweilen unter der kleinen Insel nicht möglich war, wurde das Notwendige vorgekehrt, um den Kampf mit Wind und Wetter aufzunehmen. Aus der später mitgeteilten Furcht, an die afrikanische Küste zu geraten, darf vorausgenommen werden, daß der Sturm aus derselben Richtung mehrere Tage hindurch andauerte. Die Insel Claudus, jetzt Gaudo, ist an

der Südostecke ungefähr 350 Stadien von Kaloi Limenes entfernt, über 1000 Fuß hoch und bei 55 Stadien lang. Im Süden ist die Küste von Südost nach Nordwest gerichtet, bietet also guten Schutz vor starken Nordostwinden. Westlich der Südostecke der Insel und östlich von Kap Tripiti ist ein guter Ankerplatz, der nur bei westlichen Winden keinen Schutz gewährt, also im vorliegenden Fall sehr gut dienen konnte, indem in einer Entfernung von 2 Stadien außerhalb der Küste die Tiefe 14 Klafter beträgt. Von den Seeleuten wurde die Annäherung an die Insel gefürchtet, vorliegender Klippen und Untiefen wegen, doch ist die Südküste vollkommen frei. Es hat sich die Tradition erhalten, wonach an dieser Küste vor Zeiten eine Sandbank vorhanden gewesen sei, doch lassen die gleichmäßigen Tiefen außerhalb derselben für diese Vermutung keinen Raum. Bevor die Südostecke passiert war und nachdem das Schiff diese Küste wieder verließ, konnten die Seefahrer noch einen Blick auf Kreta, von Schönhafen im Osten bis über Port Phönix im Westen, werfen. Deutlich erkennbar ist die Stelle, nach welcher sie hinstrebten, und unterhalb dem Leuke Gebirge (Albi Montes) die Ebene, auf welcher Anapolis lag, während Phönix selbst an der Bucht unten nicht zu sehen war, dagegen etwas rechts die Lage von Sphakia. Nach Osten hin ist die Bucht zu erblicken, von welcher der Sturm sie fortgetrieben, rechts davon Kap Matala und dicht dabei der Landvorsprung, dahinter Schönhafen liegt. Mit derartigen Betrachtungen konnten sich die Seeleute nicht abgeben, sie hatten andere Arbeiten zu bewältigen. Einen Abschiedsblick mochten sie immerhin auf jenen Punkt hinwerfen, der ihnen jetzt sichern Schutz gewähren würde,

wogegen es nun galt, gezwungen, von der kleinen Inweg die Fahrt über das tiefe Meer unter ungünstigen Verhältnissen anzutreten und dazu das Fahrzeug nach besten Kräften vorzubereiten.

Es wurde oben beim Beginne des Sturmes angegeben, ihre Tätigkeit habe darin bestanden, die Großrahe an Deck zu führen und das Segel zu bergen, das Vorsegel aber hätte benutzt werden müssen, um dem Schiff so viel Fahrt zu verleihen, daß es in der noch nicht hoch angewachsenen See gesteuert werden konnte und damit, wenn auch in beschränktem Raume, seinen Kurs zu bestimmen vermochte. Nun war die erste Aufgabe, das nachgeschleppte Boot einzunehmen. An seinem Tau nachgeschleppt, hatten die Wellen dasselbe mit Wasser gefüllt. In dem schlichteren Wasser unter der Küste konnte es an die Schiffsseite geholt und ausgeschöpft werden. Das Schiff lag natürlich nicht ruhig, ebenso wenig das Boot, und es kostete viel Mühe, dasselbe beim Entleeren frei zu halten, daß es nicht heftig anschlug und zerbrach, ebenso auch zum Einheben. Zu diesem Zwecke wurde die Rahe wieder aufgezogen und an derselben ein großer Flaschenzug, eine Gien, so befestigt, daß der eine Block außerhalb der Schiffsseite bis nahe dem Wasser niedergeführt werden konnte. Weil das angefüllte Boot keinen Mann zum Ausschöpfen zu tragen vermochte, mußte auch ein Mann mittelst eines Taues, welches durch einen Block an der Rahe lief, niedergelassen und bei seiner Arbeit von Bord aus so gehalten werden, daß er dieselbe zu verrichten vermochte, ohne das Boot zu belasten, bis dasselbe ihn tragen konnte. Als dies geschehen, konnte nunmehr das Aufheißen vorbereitet werden. Zwei starke



Kurs und Trift des Schiffes in der Messara-Bai von Schönhafen bis unter die Insel Clauda.

Strupen oder in Ermanglung solcher entsprechend lange Taue, hinten und vorn unter den Kiel des Bootes gebracht und so zusammengeknotet, wurden in den Haken des Gienblockes eingehängt und das Gientau nun von Deck aus angezogen. Es ist einleuchtend, daß nun auch die Rahe durch den zugehörigen Topnanten gestützt und die Brassen in richtiger Lage festgehalten werden mußte. Weiteres Anziehen des Gientaues hob das Boot über die Wasserfläche. Da in der Eile nicht alles Wasser ausgeschöpft zu werden pflegt, wird nun der Bootpfropfen aus seinem Loch genommen, damit der Rest auslaufen kann. Sobald der Kiel des Bootes Deckhöhe erreicht hat, wird die Rahe geschwenkt und kann nun langsam geführt und das Boot an Bord geholt und an seinem Ort festgemacht werden. Wenn von Auslegern dieser Stelle bemerkt wurde, das Einbringen des Bootes sei so mühsam gewesen, weil die Rahe an Deck gelegen habe und wir nun nicht wissen könnten, wie sie das schwere Stück Arbeit bewältigten, so ist das wirklich zum Verwundern. Der Bericht sagt nur, daß sie sich kaum des Bootes bemächtigen konnten. Das ist nach dem Vorstehenden auch vollkommen klar. In demselben steht aber meist nur was geschah; wie es ausgeführt wurde und mit den vorhandenen Hülfsmitteln getan werden konnte, haben wir eben an Hand unserer Kenntnisse über das Schiff der Alten und mit einigem Nachdenken darüber, was wir in einem solchen Falle und unter ähnlichen Verhältnissen vorzukehren pflegen, zu ermitteln. Wir wissen, daß ein Mann nicht hinfliegen, noch auf einem andern Boot hinrudern konnte, um dieses vorerst zu entleeren. An der Schiffseite hinabsteigen oder sich an einem Tau zu dem herangeholten Boot

hinabführen lassen, ist nicht gerade unmöglich, wird aber von verständigen Seeleuten aus vielen Gründen eben nicht so angegriffen, wenn ein sicheres Hülfsmittel gleich zur Hand ist. Derartige Zahnfühler werden etwa gegenüber Leuten angewendet, die noch wenig Seewasser gesehen haben, ein Seemann würde sagen: „Ich denke mir ein Brett dorthin und setze mich darauf" und dabei die Sache aber auch gleich bei ihrem praktischen Ende anpacken, wie oben skizziert ist. Daß es so auch zu andern Zwecken geschieht, mag folgendes Beispiel zeigen. Ein Schiff erfaßt beim Ankerheben mit dem einen Ankerarm eine schwere Ankerkette, die früher einmal slippen gelassen wurde. Es steht ihm nun frei (unter dringenden Umständen müßte es auch geschehen), einen Bolten des nächsten Schenkels hinter dem Spill herauszuschlagen und seinen Anker samt beiden Ketten fahren zu lassen. Geht es aber an, so wird die Vorrahe angebraßt, ein Mann in der angegebenen Weise zum Anker hinabgelassen, worauf die fremde Kette mit einem Tau aufgefangen wird und nun durch Ausgeben an der angespannten eigenen der Anker freigemacht wird. Ist aber an der unliebsam aus dem Grund gehobenen Bürde ein Schenkel sichtbar, dann wird jener Bolten ausgetrieben und alles ist klar. Zu rascher und sicherer Ausführung erfordert diese Arbeit einigen Mut, Kraft und Entschlossenheit. Das dürfen wir auch den Seeleuten, von denen hier gehandelt wird, in vollem Umfange zuschreiben. Es ist nicht auszusprechen, wie wenig Vertrauen in dieselben gesetzt wird mit der Annahme, sie hätten hier in Lee der Insel in nicht heftig bewegtem Wasser die Rahe ruhig an Deck liegen lassen und sich in einer nicht erklärbaren Art und Weise ge-

holfen. Zuvor ist im Text gar nicht gesagt, daß sie die Großrahe gestrichen haben, es wurde nur auf Grund ihrer seemännischen Tüchtigkeit als sicher angenommen. In der Arbeit unter Claudus steht auch nicht ausdrücklich geschrieben, daß sie diese wieder geheißt haben, es wird aus demselben Grunde darauf geschlossen. An beiden Orten ist es zweckmäßig, den Verhältnissen und Folgen entsprechend, daher im höchsten Grade wahrscheinlich, fast gewiß. Zudem wird erst später im Bericht angeführt, es sei das Segelgeschirr niedergeführt worden. Wie oft das Großsegel verkürzt und wieder ausgebreitet oder ganz beschlagen wurde, ist ebenso wenig aufgezählt, als wir belehrt werden, wie oft sie nicht über diesem oder jenem Bug, vor dem Wind oder in Stille lagen. Alles dies läßt sich nur den Örtlichkeiten, Zeitumständen, Hülfsmitteln und den einzelnen Angaben des Lukas und andern Erfahrungen entsprechend Schritt um Schritt ermessen. Wir wissen, wie gewichtig jedes Wort des Reiseberichtes ist, weil er neben den bedeutsamen Ansprachen des Paulus nur die Haupttatsachen enthält.

Der Verfasser spricht sein eigenes Urteil über das Aussegeln von Schönhafen nicht aus, führt nur die Worte des Apostels an, denen er selbstredend zustimmte. Nach dem Mißlingen des Planes tadelt er die Urheber auch nicht, weil sie in guten Treuen gehandelt, und erzählt nur ihr Bemühen um das Einbringen des Bootes und die Sicherung des Schiffes für die bevorstehende Fahrt. Dabei ist nicht aus dem Auge zu verlieren, daß der Reisebericht, im sichern Port abgefaßt, die Erlebnisse nur summarisch mit wenigen notwendigen Einzelheiten bringt. Es ist weder ein Schiffsjournal noch

das Tagebuch eines Reisenden, soll es auch gar nicht sein. Daher die oftmalige Zusammenfassung der Geschehnisse mehrerer Tage in wenig Worten. Auch mag in jener Zeit mit Recht vieles als selbstverständlich oder aus vielen Erfahrungen bekannt vorausgesetzt worden sein, was uns zu wissen not tun würde. Nicht ausgeschlossen ist zudem, daß der Bericht bei seiner spätern Einfügung in die Gesamtdarstellung Kürzungen erfahren hat. Wurden solche vorgenommen, so konnten sie nur das betreffen, was dem spätern Autor als unwesentliches Beiwerk erscheinen mochte. Bei der Vertrautheit des Verfassers mit dem Seewesen seiner Zeit sind in diesen Auslassungen wohl nur Stellen zu vermuten, die sich eingehender mit der Seereise befaßten, also rein nautischer Art waren.

Neben dem Einbringen des Bootes wird nur noch gesagt, daß sie Schutzmittel anwendeten und das Schiff gürteten. Über die vielbesprochene Gürtung sei, um den Text nicht zu weitgehend auszudehnen, auf die Abhandlung in der Seefahrtskunde verwiesen. Unter den Schutzmitteln ist natürlich nicht nur die Gürtung des Schiffes zu verstehen. Das Schiff war seit dem Anbrechen des Sturmes, vornehmlich dem Bemühen, seinen Kopf in den Wind zu drehen, hin- und hergeworfen worden. Es galt daher die Ladung zu sichern, und da zweifellos Wasser eingedrungen war, dasselbe zu entleeren. Auch das stehende Tauwerk erforderte seine Sicherung und der stürmische Wind das Anbringen kleinerer schwerer Segel vornehmlich an der Vorrahe und die Verstärkung ihrer Maststützen. Dauerte der Sturm an, so mußte die See höher wachsen, es war demnach zu erwarten, daß Wogen über das Verdeck hereinbrechen würden. Was

nicht niet- und nagelfest war, mußte fest gemacht werden, wie dies bei dem Boote geschah. Die Großluke konnte nicht offen bleiben oder nur mit den Deckeln verschlossen sein, sie war mit geteerten Tüchern und diese fest zu machen. Es waren auch die Gegenstände des Gebrauches, so der Proviant, fest zu verstauen und der Zugang zu sichern. War eine Vorluke vorhanden, so blieb diese der einzige Zugang von vorn zum Schiffsraum, also zu der Lagerstätte der zahlreichen Passagiere. Durch eine Verplankung ringsum konnte diese so hergerichtet werden, daß die Wellen nicht hereinbrechen konnten und sie doch soweit Raum ließ, daß Mann um Mann auf der Leiter durch den engen Schlund ein- und aussteigen konnte und so ein Schlupfwinkel blieb, daß wenigstens je die Hälfte der Personen einen geschützten, trockenen Schlafort fanden. Es wäre noch vieles anzumerken, wozu hier nicht der Raum und dort an Bord des Schiffes nicht die Zeit zur Ausführung zu Gebote stand.

Auf HOHEM MEER
und die STRANDUNG auf MELITA

Unter Claudus ist nicht von einer Ankunft an diesem Ort und von der Abfahrt die Rede, sondern es wird nur das glückliche Unterlaufen an der schützenden Küste ewähnt. Der Ankerplatz nahe der Südostecke der Insel konnte nicht unbekannt sein, doch ist kein Anhaltspunkt dafür gegeben, daß sie hier vor Anker lagen, wenn es nicht in den wichtigen Vorkehren liegt, welche getroffen wurden. Sobald der Schutz dieser Insel preis-

gegeben war, was unter allen Umständen nur eine Frage von kurzer Zeit sein konnte, warteten andere Aufgaben, weshalb der hiesige Aufenthalt so lange als tunlich ausgedehnt werden mußte. Mit aller Bestimmtheit zu sagen: Sie warfen Anker an der ihnen bekannten Stelle aus dem einfachen Grunde, weil dies das geratenste war und die Vorbereitungen schon während der Küstenfahrt getroffen sein mußten, wagen wir nicht, da dies doch bemerkt sein dürfte. Das, was hier geschah, ist so eng zusammengedrängt, daß wir annehmen müssen, der Verfasser habe bei der Abfassung des Berichtes es als hinreichend betrachtet, mit einem starken Striche anzudeuten: hier wurde ausgeführt, was erfahrene Seeleute unter derartigen Umständen für notwendig erachten und was getan werden kann. Dazu gehörte das Anbringen eines kleinen starken Vorsegels, das als Sturmsegel diente, und eines kleinen Segels z. B. an einer kurzen Rahe am Großmast zu demselben Zwecke. Vorerst konnte auch nur ein Teil des Großsegels Verwendung finden, da das Schiff zunächst einige Fahrt haben mußte, sobald es die schützende Küste verließ. Es ist meine feste Überzeugung, daß die Seeleute die Leeküste nicht verlassen haben, ohne sich für das Manöver des Beidrehens vorzubereiten. In der Messara Bai war es ihnen mißglückt, weil sie vor dem Hereinbrechen des Sturmes, nachdem sie zuerst über Backbordhalsen gesegelt hatten, bei veränderlichem Wind sehr wenig Fahrt machten und aus diesem Grunde das Schiff nicht so wenden konnten, daß es demselben die Zähne wies, oder, was dasselbe ist, ihm den Kopf entgegen hielt. Es ist sehr zu begrüßen, daß in jenem Zeitpunkte der Versuch auch unter den ungünstigen Verhältnissen Er-

wähnung im Bericht gefunden hat. Wir sehen daraus, daß diese Leute seevertraut waren und des Rufes, den sie genossen, würdig waren. Setzte der Nordoststurm auch mit typhonartiger Gewalt ein und erfaßte das Fahrzeug mit unheimlicher Wucht, so verloren sie doch nicht den Kopf, sondern sie kürzten das Großsegel, soweit notwendig war, und suchten vor dem Winde durch das Schiff mit dem Kopf dem Sturme entgegenzudrehen. Wie gesagt, der Versuch mißlang, weil sie dem Fahrzeug nicht hinreichend Fahrt zu geben vermochten und der Winddruck anfänglich zu gewaltig war. Unter Claudus aber konnten sie sich etwas erholen, vorbereiten und dann nochmals dagegen anrennen, denn ein tüchtiger Mann läßt es nicht beim ersten Anlauf bewenden. Wir wissen wenigstens mit Bestimmtheit, daß diese Taktik auch auf diesem Alexandriner Seebrauch war, und sind überzeugt, es wird der zweite Anlauf unter etwas veränderten Verhältnissen gelingen.

Von dem, was gleich vor und nach dem Verlassen der Insel geschah, hängt die Rettung der Schiffsbesatzung ab. Auch so noch war die Furcht, bei diesem Wetter in die Syrten zu geraten, keine unbegründete, weil, wie wir sehen werden, es nur einer Drehung des Windes nach nördlicher Herkunft bedurfte, um ihren Kurs dorthin zu lenken. Bei weiterem Lenßen ist ein Entrinnen überhaupt ausgeschlossen.

Wenn die alten Eidgenossen noch nach viel älterem Muster den Schlachtkeil bildeten, nahmen sie den Druck, um die Reihen des Gegners zu durchbrechen. Einen solchen Druck nahm auch das Schiff, indem es, so viel es halten mochte, von dem Großsegel setzte, während das Vorsegel nur bereit war, als Sturmsegel zu dienen

und die Rahe beim Anluven in den Wind gedreht werden mußte, damit sein verfrühter Druck den Kopf des Schiffes nicht wegdrehe. So bei größtmöglicher Fahrt würden die außerhalb hochgehenden Wellen zuerst in der Richtung der Küste, also von Südosten her geschnitten worden sein, was bedenklich gewesen wäre, daher mußte am Nordwestpunkte derselben der Kopf durch den Steuerbordriemen möglichst in die erste heranrollende Woge geworfen werden. Hiervon hing das Gelingen ab. Wurde er erfaßt und weggedrängt, dann blieb nichts übrig, als abzufallen und nach den Syrten zu treiben. Da dies nicht geschah und der Sturm doch bei 14 Tagen andauerte, ist das erstere gelungen, die Wellen kamen nahe von vorn und das Fahrzeug war vorerst gerettet. Wird für den Aufenthalt nahe der Küste nicht genügend Zeit erlaubt, um alles vorzunehmen, was ja im Belieben eines jeden Auslegers liegt, soweit er den Verhältnissen nahekommt, so verlegen wir die Gürtung einfach in die Zeit der Segelherrichtung, da hierfür nach dem Beilegen ebenso viel Zeit war als vorher mangelte und die Segelbereitschaft nächst der Einnahme des Bootes das allernotwendigste war. Ja sie hätten dasselbe noch weit eher fahren lassen können, als für das andere auch nur die kürzeste Spanne preiszugeben. Handkräfte, und zwar willige, sind zu diesen Vorkehren genug vorhanden, sie können nur nicht überall gleichmäßig verwertet werden. Es braucht indessen nur an jeder Stelle da, wo Kraft entfaltet werden muß, einen Vormann, dann kann mit Leuten, die schon früher und jetzt viele Tage lang der Ausübung des Seehandwerks zugeschaut und gelegentlich auf Wunsch oder zum Zeitvertreib mitangegriffen hatten,

gar manches ausgeführt werden, wozu andernfalls die Mannschaft sich zersplittern müßte und nicht überall stark genug wäre. Der Vergleich mit Auswandererschiffen paßt da nicht, wenigstens nicht aus unserer Zeit, da sind wirklich bei den kurzen Überfahrten die Leute an Deck im Wege und werden bei schlechtem Wetter schon aus Vorsicht unter Deck geschickt. Vor der Epoche der Dampfer, als oft ebenso viele Wochen als jetzt Tage notwendig waren, gab es zahlreiche Passagiere verschiedenster Handwerke, die ganz brauchbare Deckgäste abgaben. Mit den Soldaten, welche an Disziplin gewöhnt waren, stund es bei gutem Willen ihrerseits noch weit günstiger, so daß wohl ein großer Bruchteil derselben leicht die Befehle verstund, nicht durcheinanderrannte, sondern am richtigen Ort mitangriff. Auch beim Anziehen und Festlegen der Gurttaue waren diese Hilfskräfte zu verwenden. Unter den Beispielen des Anlegens dieser Gürtungen findet sich auch die alte Mitteilung über Matrosen, welche mit dem einen Ende über Bord sprangen und, unter dem Kiel durchtauchend, an der andern Schiffswand wieder emporkamen. Es ist das in südlichen Meeren bei rasch aufkommendem Sturm als gelegentliche Ausnahme wohl glaublich, doch ohne daß damit viel Zeit gewonnen wurde und nicht mit dem Gurttau selber, sondern mit einem leichtern, das nachher zum Durchholen des Kabels oder der Kette diente. Da unser Schiff selbstredend keinen Klüverbaum hatte, so war ein solches Tau rasch über den Bug geworfen und beidseitig mittschiffs an Deck, daran das Kabel gebunden und unter dem Kiel durchgezogen wurde. Wenn wir im folgenden versuchen, in dem einzelnen Punkt des Beidrehens anschaulich zu sein, so ist damit

weder die Tatsache selbst wesentlich gestützt, das ist ja gar nicht notwendig, noch kann sie Schaden leiden, wenn die Darlegung nicht richtig befunden würde. In diesem Falle wären wir ebenso klug wie zuvor und müßten abwarten, bis gelegentlich eine übersehene Schriftstelle oder ein neuer Fund Belehrung über die Segelschaft der Alexandriner in derselben Fülle bringt, wie es durch die attischen Seeurkunden in Bezug auf die attische Triere und das Ruderschiff überhaupt geschah.

Da die früher benutzte Großrahe noch frei oder nur flüchtig festgemacht an Deck lag, haben wir dieselbe als zum Einnehmen des Bootes dienlich wieder heißen lassen. Soweit ist die Sache richtig, nur ist zu bedenken, daß hierbei das nur aufgezogene Großsegel mit all seinem Tauwerk mindestens hinderlich war, während die Reserverahe diesen Übelstand nicht besaß und sowieso zum Anschlagen eines andern Segels dienen konnte. Diese zweite diente zum Ersatz, falls die erste brechen sollte, und da dies nur in sehr schwerem Wetter zu befürchten war, so kann sie auch vorher zur Verwendung kommen, indem sie als kürzer und stärker mit einem entsprechenden Segel in stürmischem Wetter an Stelle der erstern geheißt wird, wenn der erstern Gefahr droht und ihr Segel geborgen werden muß. Das alles trifft hier zu. Für das Einnehmen des Bootes wurde aber doch noch die längere besser verwendet, weil mittelst derselben die Gien freier von der Schiffseite gehalten werden konnte.

Um dem Schiff hinreichende Fahrt zu verleihen, mußte die Großrahe noch verwendet werden selbst auf die Gefahr hin, daß sie unter dem Winddruck brechen möchte. Sobald das Fahrzeug dem Steuer gehorchte und an-

luvte, mußte das Segel bei Backbord hart angebraßt Rahe bis auf sein Schothorn festgemacht werden. Gleichzeitig damit wurde das Vorsegel straff wie ein Brett gespannt mit straff angezogener Backbordschote und Brasse schief zum Kiel gestellt wie ein Sturmstagsegel unserer Zeit. Daß dieses Segel hierzu dienlich war, erhellt aus seinem kräftigen, etwas geneigten Mast ohne weitere Takelung als das mächtige Fall, welches nicht in der Schiffsmitte, sondern nach hinten und hier nach Steuerbord hin an den Bollern belegt wurde, während die Schote und Brasse dem Segel wie der Rahe und dem Hals nach vorn Richtung und kräftige Stütze gaben, so daß dieses kleinere Vorsegel zum eigentlichen Sturmsegel geschaffen war. Es wurde bei der Schiffstakelung erwähnt, daß der Vormast zu seiner Sicherung nach beiden Schiffseiten ohne Beeinträchtigung der Stellung der Rahe gestützt werden konnte, ebenso wie er nach vorn festlag. Nachdem das Schiff an den Wind gebracht war, war auch das Leeschothorn des Großsegels nicht mehr dienlich, weil die Rahe der Seitenstage wegen doch nicht hart genug angebraßt werden konnte. Mit dem Sturmsegel vorn war die Sicherung der Schiffslage nicht erreicht, sondern es mußte ein weiteres Segel in derselben Kielrichtung am Großmast geheißt werden. Wenn die Alten hierzu keine Vorrichtung beim täglichen Segeln, noch Takelung und Spieren anführen, so war eine solche im Notfall doch sofort zur Hand und wir müßten diese Seeleute sehr gering schätzen, wenn wir wissen, daß sie am Winde liegen wollen und nicht einmal einen Fetzen Leinwand im Großmast dafür zur Verwendung hätten.

In derartigen Fällen vernehmen wir heute etwa von einem aus der in Lee des Großbootes zusammengedrängten Mannschaft von noch viel härtern Stürmen, wogegen die jetzt wehende, sehr steife Brise ein wahres Kinderspiel genannt zu werden verdiene, damals aber als alle Spieren und Stengen an Deck waren, schon ein Segelstück, so groß wie ein Bettlaken in den Großwanten ausgerollt (von Ausbreiten darf da nicht gesprochen werden), ganz den Dienst eines Sturmsegels erfüllt habe. Natürlich brauchte das Stück Segeltuch auch nicht befestigt zu werden, wurde es doch so fest in die Webeleinen eingepreßt, daß es hielt wie ein angenageltes Brett.

Auf unserem Fahrzeuge sind nur etwa vier Seitenstagen und keine Webeleinen vorhanden, sonst aber alles zu einem Sturmsegel, das auch gesetzt werden konnte, sobald die nötige Fahrt durch das Großsegel mit Seitenwind erreicht war und geluvt werden sollte. An kürzerer Rahe war das starke Segel beschlagen, konnte auch unten eine Spiere oder Hals und Schoten tragen. Mit dem Aufgeihen des Großsegels wurde dasselbe geheißt in ungefähr gleiche Höhe wie die Großrahe, doch in ganz schiefe Richtung zum Kiel gestellt, weshalb die Rahe unter den Seitenstagen zu Backbord lag und so durch Hals und Schoten straff gehalten, wodurch der Steuerdruck kräftigst unterstützt wurde. Wie bei andern Segeln der Alten, mag auch hier die Rahe oder obere Spiere mit dem Segel geheißt worden sein, worauf im richtigen Augenblick durch Anziehen von Hals und Schote dasselbe ausgespannt und in seine Stellung gebracht wurde. Es kommt natürlich auf das gleiche Ergebnis hinaus, ob dieses Sturmsegel gesetzt

wird wie ein Stagsegel, also aufgezogen, oder nach unten ausgespannt nach ihrer gewöhnlichen Art oder endlich an einem untern Baum nach hinten ausgeholt wird. In jedem Falle hat es, wie das vordere Sturmsegel, zwei Schoten, welche ihm den unveränderten Halt und die gewünschte Stellung zum Kiel sichern. Um die Bewegung der Großrahe nicht zu hindern, war es besser, gar keine Rahe oder Spiere zu verwenden, sondern ein Segel in der Form eines rechtwinkligen Dreiecks, dessen längere Kathete am Mast entlang stund, die kürzere aber nach hinten durch die an beidseitigen Bollern belegten Schoten ausgespannt wurde. Ein solches Dreiecksegel war aber an Bord eines ausgerüsteten Kauffahrers vorhanden. Es ist die Hälfte des Supparum, und wenn dieses Tuch etwa zu leicht befunden wird, so können einfach die beiden Hälften, aufeinandergelegt, als verstärktes Segel verwendet werden. Ein starkes Tau, über eine Scheibe des Mastkopfes oder durch einen starken Block laufend, bildete das Fall, während der Ring am rechten Winkel unten am Mast festgemacht wurde und die Schoten, wie gemeldet, ausgespannt waren. Ganz abgesehen davon, daß jedes kleinere Segel dienlich verwendet werden konnte, war also in dem doppelten Supparum das hintere Sturmsegel schon fertig vorhanden und brauchte nur gesetzt zu werden. Das ist es auch, was wir von den geübten Seeleuten als die erste Vorkehr zur Sicherung des Schiffes billig fordern dürfen, und was daher geschah. Daß dessen Fläche auch ausreichte, ist leicht einzusehen. Gerade die Dimensionen, welche uns bei der Beschreibung des Segelwerks dieser Schiffe im Verhältnis zum Rumpf am Supparum so klein erschienen sind,

sind hier zutreffend. Es ist die Höhe gleich der halben Länge der Rahe, der Unterlick gleich der Spindel des Schiffes, welche zu anderthalb bis zwei Meter angegeben wurde, die ganze Fläche entspricht daher dem von uns verwendeten Teil des Untermastsegels oder einem Sturmstagsegel. Wir sind demnach beruhigt darüber, daß ihre Maßregeln die Stabilität des Fahrzeuges sicherten und dasselbe in dem gleichmäßig heftigen Sturmwind so liegen konnte, daß es die See mit dem Buge zerteilte oder bei seiner schweren Belastung doch nur verhältnismäßig wenig Wasser übernahm. Kam auch ab und zu eine Woge von bedrohlicher Gewalt, die nicht vollständig zerteilt wurde, so senkte sich der Bug doch nicht lange, sondern hob sich bald wieder und das übernommene Wasser schwemmte zwar über Deck, doch nicht mit zerstörender Gewalt, und vermochte vor einer nächsten Woge wieder abzulaufen. Dabei konnte selbstredend das Schiff nicht sich selbst überlassen werden, sondern es hatten einige Mann unausgesetzt auf ihrer Wache an den Steuerriemen zu stehen, um jeweilen dem Segeldruck nachzuhelfen, so daß die Sturmsegel den Wind stets von der Steuerbordseite her voll faßten. Das Schiff ist vorläufig, so gut es die Umstände erlauben, gesichert, wir wenden uns daher mit einigen Worten der gefürchteten Küste zu, welche zuvor in Lee allerdings noch in weiter Entfernung lag. Im Falle sie aber vor dem Winde treiben mußten, war dieselbe aber nahe genug. Von der Westecke Kretas nach Nordafrika wurde von den Seefahrern eine Tag- und eine Nachtfahrt, also ungefähr 1500 Stadien gerechnet (und zwar schon von Scylax an von Krin Metosson nach Chersonesus, wobei die günstigen Winde diese Distanzangabe beeinflußten),

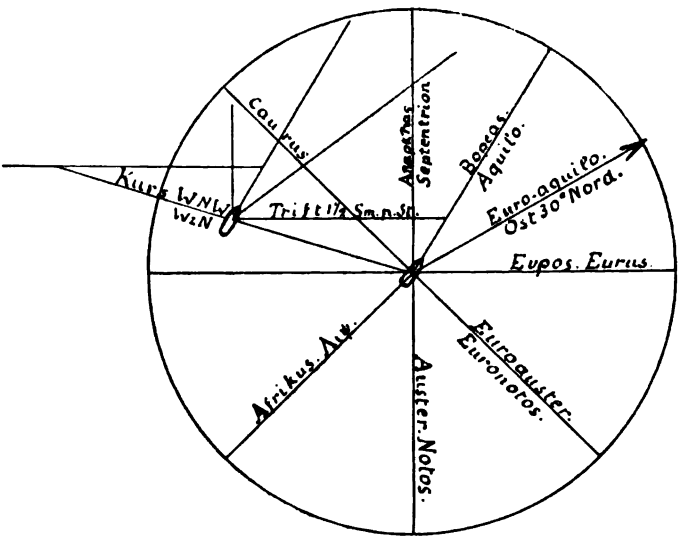
während bei Strabo die Entfernung dieses Kaps von Cyrenaika oder mit Südwestwind vielmehr umgekehrt nach der einen Lesart mit 1000 Stadien zu niedrig, nach der andern mit 2000 zu hoch angegeben wird, während das Mittel entsprechen würde. Etwas weiter war es allerdings in die Syrten, aber einen Tag und eine Nacht hatten sie doch weg, wenn auch nicht gesegelt, sondern im Gegenteil das Leußen in dieser Richtung auch so viel als möglich gehemmt wurde. Es ist daher wirklich die größte Ungereimtheit, wenn die frühere Übersetzung lautete, aus Furcht vor den Syrten seien Segel gesetzt worden, während sie doch solche gar nicht führen konnten. Unrichtig, aber wenigstens verständiger ist auch die andere Version, daß sie in jenem Zeitpunkt Segel bargen. Beide gehen neben einzelnen Erklärungen von der Grundanschauung aus, daß sie allerdings versucht haben, das Schiff in den Wind zu bekommen, da dies an jenem Punkte der Sturmfahrt nicht gelungen sei, unter Claudus aber die günstige Gelegenheit verpaßt und somit einfach vor dem Sturme weitertrieben. Wieso bei einem solchen Nichtstun die Syrten vermieden wurden, vernehmen wir nicht, sondern sie gelangen einfach wie durch ein Wunder an die Küste Maltas. Daß bei einer derartigen Auffassung es andern auf viele hundert Stadien in einer ganz andern Richtung nach dem dalmatischen Meleda hin nicht weiter ankommen konnte, liegt nahe genug.

Unter den Seeleuten waren auch die Tiefen der beiden Syrten als rundliche Einbuchtungen, gleichsam Halbkreise des Durchmessers von 1500 Stadien weit besser bekannt, als aus der verflachten Darstellung bei Ptolemäus entnommen werden darf, so vergrößerte sich

die Entfernung auf dem Kurse vor dem Winde nur um die Hälfte des Abstandes von Cyrenaika. Bei verzögertem Leußen, wie bei der Handhabung des Schiffes der Alten angegeben ist, dabei natürlich ohne Vorsegel, mußten doch per Stunde in diesem Sturme noch etwa 20 Stadien oder ein Viertel einer schwachen Segeldistanz zurückgelegt werden. „Ein Tag und eine Nacht" ist bei gutem Winde gerechnet, es verdoppelt sich die Zeit für schwachen und mit der Syrtentiefe ergibt sich eine Zeit der Trift von sechs Tagen und sechs Nächten. Soviel rechneten aber unsere Seeleute nicht, sondern sie schätzten wohl mit Recht die Trift größer, daher die Zeit kleiner. Bekannt war aber die Gefährlichkeit der großen wie der kleinen Syrte, „deren Meeresgrund an vielen Stellen von seichtem Wasser bedeckt ist, so daß bei der Ebbe und Flut manche auf Untiefen geraten und sitzen bleiben und ein glücklich davongekommenes Fahrzeug selten ist. Daher macht man die Vorbeifahrt weit von ihnen und hütet sich, daß man nicht von Winden unvermutet erfaßt in die Busen hineingerate" (Strabo C. 835). Das Steigen und Fallen des Wasserspiegels an diesen Küsten kommt regelmäßig vor, doch nicht als eine Erscheinung der Gezeiten, welche sehr gering sind, sondern als Folge des Wasserandranges, verursacht durch Seewinde, und des Zurückfließens bei Landwinden. Bei Nordwinden werden sie noch jetzt möglichst gemieden. Obiges ist indessen das Urteil der Seeleute jener Zeit, die vor den Gefahren jener Küsten zurückschreckten. Unter allen Umständen hatte ein nach Westen bestimmtes Schiff dort nichts zu suchen, sondern alle Ursache, sich nach Kräften davon fernzuhalten. Das einzige Mittel hierzu war im Sturme

eben beizuliegen und dabei für die Sicherheit zu tun, was möglich war. Da aber bei bedecktem Himmel nicht zu bestimmen war, ob der Sturm andauernd in derselben Richtung verharrte, war auch über die Richtung der Abtrift nichts bekannt, daher die andauernde Furcht, sie möchten zu weit südlich versetzt werden, verständlich ist, obschon nur wenig weiter zu helfen war. Wir haben uns nun über den ungefähren Wert und die Richtung dieser Abtrift Rechnung zu geben. Vorerst ist noch folgendes zu erwägen. Wie schon mitgeteilt wurde, konnte der Schiffer, wenn er im richtigen Zeitpunkt den Bug nicht in die Wellen richten konnte, nichts anderes tun als abfallen und mit Verzögerung vor dem Sturme treiben, womit nach menschlichem Ermessen das Schicksal des Schiffes und seiner Besatzung besiegelt war. Da dies nicht geschah, wird die Lage des Kiels zum Winde meist mit derjenigen verwechselt, die er beim Segeln bei oder an dem Winde einnehmen würde, was vollkommen irrig ist. Ob es den Alten möglich war, mit sieben Strich am Winde zu liegen und Fahrt zu machen, wie Smith findet, oder ob nach unserer Ansicht einfach die Breitenlage, also das rechtwinklige Einfallen des Windes zur Kielrichtung notwendig war, ist hier nebensächlich. In beiden Fällen würde das Schiff seiner Längsrichtung nach im Wellentale liegen, würde jede Woge der ganzen Breite nach übernehmen und müßte rasch zu Grunde gehen. Die Höhe der See konnte nicht ab-, sondern mußte auf offenem Meere mit der Dauer des Sturmes bis jetzt noch zugenommen haben, so daß in dieser Lage ein Verweilen über die Zeitdauer zweier oder dreier Wogen nicht denkbar ist. Doch auch in den Wind lag das Fahrzeug nicht voll-

kommen, sondern faßte ihn in einem spitzen Winkel von Steuerbord her, so daß die Wellen nicht genau rechtwinklig geschnitten wurden, dafür aber das Fahrzeug nicht hin- und hergeworfen wurde, nicht in steter Gefahr schwebte, nach der einen oder andern Seite in ein Wellental zu fallen, sondern Stetigkeit bewahrte, das



Windrose-Richtung des Euraquilo und Schiffstrift.

Stampfen natürlich ausgenommen, welchem demnächst auch entgegengearbeitet wurde. Durch diese Lage bot sich die Seite des Schiffes mit Sturmsegeln und Takelung dem Sturm als Angriffsfläche dar, welche eine bestimmte Fortbewegung zur Folge haben mußte, die sich im Laufe der Stunden und Tage summierte. Während auf dem Festland bei einer Windgeschwindigkeit von 15 m per Sekunde Sturm herrscht, ist dieselbe auf

der Meeresfläche trotz der zur Wellenbildung verwendeten Kraft weit größer, so auf dem atlantischen Ozean im Winter ungefähr von obiger Größe bei diesem Westnordoststurm, daher mit 20 m nicht zu groß angenommen. Die Wellenhöhe darf nach den Beobachtungen nicht höher als 5 m angesetzt werden, was für ein belastetes Schiff bedeutend genug ist. Sternweg macht das Fahrzeug in dieser Lage, nach seiner Bauart und seine größte Bewegung erfolgt als Abtrift nach der Seite hin, welche bei einem Sturm und der Schiffsgröße auf etwa $1^1/_2$ Seemeilen per Stunde nach praktischen Erfahrungen anzunehmen ist. Die Breitseite setzt dem gewaltigen Winddruck bei der Tiefenlage des Kiels an der daherigen Wasserfläche einen Widerstand entgegen, daher auch eine Bewegung in der Kielrichtung erfolgt. Ist beim Segeln der Druck senkrecht auf Rumpf und Segelfläche, dann erfolgt die Bewegung infolge dieses Widerstandes fast vollständig in der Kielrichtung, hier ist es aber nur ein kleiner Bruchteil, der trotzdessen doch für die Richtung, in welcher das Fahrzeug in längerer Zeit bewegt wird, nicht übersehen werden darf. Die eingedruckte Figur soll dies neben der besprochenen Euraquilo und andern Windrichtungen für zwei Schiffspositionen veranschaulichen.

Danach ergibt sich ein „Kurs", d. h. eine Triftrichtung nördlicher als West, mindestens West zu Nord, eher Westnordwest, insofern wenigstens als der Steuermann aus zirka Ostnordost hält und keine Hemmnisse an Bord diese Triftrichtung beeinflussen, worauf wir noch zu sprechen kommen. Bei einer Wogenhöhe von zirka 5,5 m (nach Admiral Smith) war das überkommende Wasser nicht nur eine Folge der starken Belastung

sondern auch des heftigen Stampfens, welches trotz der Gürtung den Rumpf schwer mitnahm, ohne diese selbst die Deckbalken aus ihrer Lage bewegt und das Schiff auch über die Wasserlinie längst leck gerissen hätte. Es mußte deshalb Ladung geworfen werden. Dies konnte natürlich nicht nur mittelst Eimern durch das enge Schlupfloch vorn geschehen, sondern es mußte die große Luke wenigstens zum Teil abgedeckt werden. Nun wird bei den Alten der Lukenrand auch nur niedrig gewesen sein, so daß eine übernommene See denselben überfluten und in den Schiffsraum dringen konnte, was zu vermeiden war. Zu diesem Zwecke dienten am besten breite starke Bretter, welche an den vier Seiten des Lukenrandes, wahrscheinlich inwendig eingepaßt und durch Spreizen festgehalten (nicht angenagelt) wurden. So konnte ein großer Teil der Mannschaft mit Hülfskräften gemeinsam an der teilweisen Entlastung arbeiten. Einzelne schöpften vorn und hinten in Körbe oder leere Tonnen die Frucht, andere schleppten diese zur Luke und die an Deck befindlichen Leute hatten sie an ein oder zwei laufenden Tauen aufzuholen und zu entleeren. Es wurde vorn und hinten von der Ladung weggenommen, um das schwere Niedertauchen des Vorderteils wie das Fallen des Hinterschiffes beim Passieren eines jeden Wellenkammes zu vermindern und den Kiel mit seinen entsprechenden Verbindungsteilen zu entlasten, die Gürtung also zu unterstützen. Es ist dies alles zwar selbstverständlich, mußte aber dennoch angeführt werden, weil wir daraus unwidersprechlich nachgewiesen finden, daß der Raum nach dem ersten Kampf mit den Wogen sehr wohl zugänglich war, also nicht nur das stets nasse Verdeck zum

Aufenthalt der Passagiere im Sturmwind und in der Nac
diente, sondern eben doch abwechslungsweise der Schl
raum aufgesucht werden konnte. Das oben erwäh
Hemmnis beim Liegen am Winde bildete die gro
Rahe mit dem daran beschlagenen Segel. Sie konn
natürlich nicht in die Windrichtung gebraßt werden, in
welcher Lage sie nur einen Widerstand dem Quer
schnitt entsprechend gebildet hätte und aus diesem
Grunde wenigstens sehr gut hätte verbleiben können,
sondern der Wind traf dieselbe ihrer ganzen Läng
nach und wirkte daher wie ein hemmendes Segel von
derselben Fläche. Aber auch im Stampfen war sie
nachteilig mitwirksam, indem sie als großes Gewicht
an dem hohen Hebel beim Niedertauchen in weitem
Schwung nach unten riß und umgekehrt beim Auf
steigen des Vorschiffes an der nächsten Wogenseite.
So zweckdienlich eine noch so kleine Sturmsegelfläche
in der Masthöhe gewesen wäre, ebenso hinderlich und
wohl auch die Festigkeit des Deckes bedrohend war
die Rahe, die schon vor dem Werfen von Ladung
gestrichen wurde.

Damit ein jeder Tag sein Teil abbekomme, wird
auseinandergehalten: die Gürtung des Schiffes, darnach
das Niederführen des Geschirrs, am folgenden Tage
Werfen von Ladung und am dritten die Preisgabe der
Schiffsausrüstung. Bis zur Vornahme der ersten Lotung
wird im Verlaufe vieler Tage keine einzige nautische
Vorkehr erwähnt, so daß billig anzunehmen ist, der
Berichterstatter habe es gar nicht mehr der Mühe wert
gehalten, stets ähnliche Maßnahmen in ermüdender Folge
aufzuzählen oder der Überarbeiter habe das ihm weniger
Verständliche einfach gestrichen. So blieb nur ein kurzes

Verzeichnis über die erste Sturmzeit auf einige Tage verteilt, dabei der Bericht des andauernd verhängten Himmels, des unausgesetzt wütenden Sturmes, die einreißende Hoffnungslosigkeit und die würdige, erhebende Ansprache des Paulus. Die Anordnung der unvollständig aufgeführten Maßnahmen der ersten Tage aus dem Gedächtnis läßt nur eine Steigerung bis zur Preisgabe der nützlichen und wahrscheinlich noch zu gebrauchenden Ausrüstung erkennen, daneben ist sie so verteilt, wie sich einige der auffälligsten Vorkehren dem Gedächtnis einprägten und dem Reisenden bemerkenswert erschienen. Selbstverständlich konnte er nicht Tag und Nacht Augenzeuge sein, so daß ihm vieles entgehen mußte, während anderes sonst nicht erwähnt, immer aber unterlassen wurde, die Art der Ausführung anzugeben. 24 Stunden sind unter den obwaltenden Umständen sehr lange und reichten zu vielem, was nicht aufgezählt ist, und daneben sind Lücken vorhanden, die schwer zu empfinden sind. Schon mit dem Niederlassen des Geschirrs ist es eine eigene Sache. Wir haben darunter die Großrahe verstanden, was auch von maßgebender Seite (englische Übersetzung von 1881, ebenso Smith) im gleichen Sinne aufgefaßt wird. Es wurde wohl auch an den Großmast gedacht, welcher zum Umlegen nach hinten eingerichtet sein konnte, wie auf vielen großen Flußkähnen. Bei Fahrzeugen mit offenem Verdeck ließ sich das verhältnismäßig leicht bewerkstelligen. Hier auf einem großen Kauffahrer ist das aber ganz ausgeschlossen. Abgesehen davon, daß der Großmast ein Sturmsegel führen mußte, wenn das Schiff im Winde liegen sollte, beruhte auch die Möglichkeit der Rettung aus Sturmesnot, das heißt beim Nachlassen des

mehrmals erwähnten Euraquilo, wesentlich auf demselben. Es ist auch nicht zu ersehen, was ein Kappen des Großmastes hätte helfen können, wozu es geschah und warum von einem so viel augenfälligeren Ereignis als das Einsetzen des Bootes und selbst die Gürtung war, nicht nähere Mitteilung gemacht wurde. Wann und wo je dazu geschritten werden mußte, blieb die Erinnerung im Gedächtnis aller Mitfahrenden sicher haften und konnte auch hier nicht umgangen werden. Um den Mast selbst konnte es sich also nicht gehandelt haben, er blieb noch stehen und mußte stehen bleiben. Was konnte aber von der Schiffsausrüstung über Bord geworfen werden, davon am dritten Tage ausdrücklich berichtet wird? Unter dem Schiffgezeug, wie am sichersten übersetzt wird, ist alles mögliche zu verstehen: das Ankergeräte, die Takelung, die Rahen mit dem Segelwerk und das Steuergeschirr.

Nachdem Ladung geworfen war, blieb das Schiff eben nicht mehr befrachtet, sondern nur noch wie unter Ballast. Schwere Decklasten wurden gefährlich für die Sicherheit und mußten, sofern sie unbedingt notwendig waren, in den Raum geschafft werden, wenn dies aber nicht anging, der geworfenen Fracht nachfolgen. Es kann deshalb nur die schwere Großrahe gemeint sein und wenn von einem Mast die Rede wäre, so würden wir an einen Reservemast zu denken haben. Segel, Tauwerk und Anker mit den Kabeln konnten bis zur Verwendung in den Raum geschafft werden und es ist vollkommen klar, daß wenigstens die eine Rahe oder entsprechende Spieren dafür behalten werden mußten, um, sobald dies möglich war, ein Quersegel im Großmast setzen zu können. Es ist wahr: sich von dem-

nächst notwendigem Schiffzeug auch nur in Gedanken zu trennen, hält sehr schwer. Zwei starke Spieren, zu beiden Seiten an Verdeck festgemacht, waren von durchaus keinem Nachteil und konnten zusammengelascht eine Rahe ersetzen, wenn diese doch preisgegeben werden mußte, wofür ein vernünftiger Grund nur in ihrem großen Gewicht und der einseitigen Belastung gefunden werden mag. Entlastet konnte das Schiff nicht mehr viel Wasser übernehmen, war aber offenbar bei seinen heftigen Bewegungen leck geworden und verlangte oftmalige Entleerung des Sodes. Hiermit und mit der Ablösung an der Steuerung war aber die Arbeitszeit nicht ausgefüllt, Wichtiges war sonst nichts zu tun, weshalb die unveränderlich gleiche Lage mit der Ungewißheit, wohin sie eigentlich trieben und die teilweise Untätigkeit nach der vorherigen Überanstrengung aller Kräfte zur Entmutigung führte. Von Seite des Kaufherrn und des Schiffers war keine Aufmunterung zu erwarten, der eine sah im günstigsten Fall das lecke Fahrzeug geborgen, der andere wußte, nicht viel besser als einer seiner Leute, nicht näher, wo er sich befand und ob ihm nicht vor dem Nachlassen des Sturmes und der Aufhellung das Schiff unter den Füßen wegsank. Wir müssen freilich zugeben, daß die Schiffslage nur ganz im Groben auf der Karte angegeben werden konnte, weil bei bedecktem Himmel nicht zu ermitteln war, ob sich die Windrichtung verändert hatte oder nicht. Einige Beobachtungen vor dem Entschwinden der Küsten von Claudus und Kreta reichten aber hin, festzustellen, wie das Schiff damals am Winde lag und in welcher Richtung dasselbe abtrieb. Unter der Annahme des gleichmäßig anhaltenden Windes ergab sich unter Beiziehung

einer durch die Erfahrung ermittelten Größe der Trift die ungefähre Lage im adriatischen Meere für jede Mittagsstunde. Einen solchen Überschlag der nach Westen gutgemachten Strecke mag der Schiffer jeweilen niedergelegt haben, der mit der ersten wahrnehmbaren Änderung der Sturmrichtung eine entsprechende Änderung erfuhr und damit ungefähr ermitteln ließ, was für eine Küste sie im gegebenen Falle vor sich hatten. Sie fielen aber vor einer solchen Beobachtung in Landnähe, daher mußten sie auch erst von den Bewohnern erfahren, daß diese Insel Melita hieß. Wenn demnach jetzt die Lücke ausgefüllt, d. h. der ungefähre Schiffsweg von der Abgangsstelle aus eingetragen wird, so kann dies nur mit einiger Annäherung geschehen, von Genauigkeit kann gar nicht die Rede sein, dazu fehlen alle notwendigen Anhaltspunkte. Ja, wir müssen noch etwas mehr zugeben. Nur weil wir das Trace an zwei sicher ermittelten Punkten, nämlich den beiden kleinen Inseln Clauda und Melita festlegen können, ist es möglich, den Verlauf der Fahrt weiter als für die Distanz den drei ersten Tagen entsprechend vom Abgangsorte weg mit einiger Sicherheit anzugeben. Wahrscheinlich blieb immer das Beharren in annähernd derselben Richtung bis gegen das Ende der Fahrt, ausgeschlossen eine solche mit ganz veränderter Windrichtung, etwa in den adriatischen Meerbusen hinein. Der Übergang des Ostnordost in Nordost und selbst in Nordnordost konnte im Laufe der Tage erfolgen, ohne bemerkt zu werden, was bei einem Umschlag in heftige Südost- oder Südwestwinde am Seegang, an der veränderten Bewölkung und selbst bei verbundenen Augen an der Luftwärme erkannt werden mußte, ganz abgesehen davon, daß ein solcher

Übergang veränderliche Windstärken mit sich bringen muß, die freudig bemerkt worden wären, während das Gegenteil gesagt wird.

In seinem schönen und lehrreichen Buche über diese Seefahrt (James Smith: Voyage and Shipwzeck of St. Paul, 4. Auflage, London 1880) ist der Verfasser ganz unbewußt zum Segeln bei dem Winde übergegangen, wenn er für die Richtung des Kieles mit dem Winde sieben Striche mit dem Leeweg einen Winkel des resultierenden Kurses mit der Nordrichtung von 82° 30′ herausbringt. Wie hinreichend dargetan worden, konnte das Schiff gar nicht in dieser Lage verharren, weil es mit der Breitseite gegen die Wogen zertrümmert oder begraben werden mußte, es konnte nur lenßen oder wenn möglich beiliegen. Ersteres führte unausweichlich in die Syrten, daher geschah das letztere. Obiger Winkel kommt in die Rechnung ganz ähnlich wie bei dem Anschauungsbeispiel des Posidonius die bekannte Zahl 3750. Es ist dasselbe nach einer nautischen Formel trotz einiger Druckfehler und nebensächlichen Ungenauigkeiten hinreichend scharf im Endergebnis für Kurs und Distanz, um eine bemerkenswerte Übereinstimmung mit den anscheinend aus anderweitigen Ermittlungen hergeleiteten Größen aufzuweisen. In Wirklichkeit beruhen die letzteren auf zurecht gelegten Annahmen, wobei die eine eben jene sieben Striche betrifft, die wirklich nicht hierher gehören. Wie Posidonius aber nicht nur das uns erhaltene anschauliche Schulbeispiel aufstellte, sondern auch nähere Bestimmungen vornahm, so ist in dem erwähnten Werk auch nicht allein die zurechtgelegte Darstellung nach dem Segeln bei dem Wind über diesen Punkt enthalten, sondern er spricht es mit aller

Bestimmtheit aus: Mit dem Gürten und Dichtmachen des Schiffes allein war es nicht getan, sie setzten auch Sturmsegel. Das ist, wie in unserer Darlegung, nur eine Schlußfolgerung, die unmittelbar auf das Verhalten der Seeleute selber gestützt ist und durch den Erfolg vollkommen bestätigt wird.

Die Entfernung Maltas (Melitas) von Gaudo (Clauda) beträgt rund 475 Seemeilen, wie aus der Seekarte zu entnehmen ist oder auf verschiedene Weise berechnet werden kann. Hierzu dient am einfachsten das rechtwinklige Dreieck, dessen eine Kathete den Breitenunterschied von 64 Seemeilen, die andere Kathete aber 470 Seemeilen beträgt (Längenunterschied 9 ° 37′ = 757′ × cos. der Mittelbreite oder 35 ° 24′ = 470′,33 oder Seemeilen). Ebenso kann dieselbe aus dem rechtwinklig sphärischen Dreieck oder schließlich aus dem sphärischen Dreieck, welches auf der Erdoberfläche durch den Pol und zwei Punkte auf den beiden Inseln gebildet wird, ermittelt werden. In letzterem Falle sind zwei Seiten, nämlich die Abstände vom Pol und der eingeschlossene Winkel, der Längenunterschied der beiden Inselpunkte, gegeben. Hieraus finden wir die kürzeste Entfernung auf der Erdoberfläche zu 475 Seemeilen und der Winkel, den dieser Bogen mit dem Meridian durch Clauda bildet, zu $79^1/_5$ °, während die Loxodrome genannte gerade Linie, welche die beiden Inselpunkte verbindet und alle Meridiane unter gleichen Winkeln schneidet, den Kurswinkel mit einem Meridian von 82 ° 18′ einschließt. Sobald wir nun auf den Schiffskurs selbst zu sprechen kommen, ist es mit der Angabe von Graden und Minuten aus. Die Richtung der Trift ist in den ersten Tagen, nachdem die Rahe

richen, wohl um einen Strich nördlicher als der n angegebene, also bei Westnordwest, und führt die Küste Siziliens hin. Aus der frühern Darstellung er die Windverhältnisse ist ersichtlich, daß der Ostdost der Anfangsfahrt mit dem Vorrücken westrts eine gleichmäßig nördliche Richtung nahm, so ß sich dementsprechend auch der Kurs veränderte, einem leichten Bogen statt in einer Geraden verlief id dementsprechend südlich von Sizilien in den Maltaınal führte. Das ist auch hier nur in groben Zügen ıs den Verhältnissen zu schließen und darf gesagt erden, daß der zuletzt einsetzende Nordost das Fahreug in diesem Kanal erfaßte und der Küste zuführen nußte. Ebenso verhält es sich mit der stündlichen Trift. Sie wurden nicht ganz 14 Tage und Nächte durch die Adria getrieben, woraus sich bei anderthalb Seemeilen für die Stunde ergeben. Dieser Betrag stimmt nicht übel mit demjenigen überein, welcher aus anderweitigen Erfahrungen entnommen wurde. Es ergibt sich aus dieser mittlern Trift für uns die gleichmäßige Kraft des Sturmes während vieler Tage und die Erklärbarkeit von Triftrichtung und zurückgelegtem Weg aus ganz unabhängigen Beobachtungen. In je engern Grenzen sich der mittlere Wert der Trift bewegt, um so größer ist die Übereinstimmung mit den aus vielen Beispielen ermittelten Größen derselben, die je nach der Kraft des Sturmes und der Angriffsfläche, welche das Fahrzeug bot, von weniger als einer Seemeile bis auf mehr als zwei Seemeilen geschätzt werden muß. Sobald der größte Wert eingesetzt werden müßte, um die durchlaufene Distanz auszumachen, würden mit Recht Bedenken darüber geäußert werden dürfen, daß ein Sturm

von dieser Wucht so viele Tage hindurch aus fast derselben Richtung anhalten konnte.

Ein sehr kleiner Stundenwert aber müßte Bedenken anderer Art wachrufen. Da nämlich das Schiff in seiner Größe einem ansehnlichen Kauffahrer unserer Zeit entspricht, ist wenigstens nach seiner teilweisen Entlastung die gebotene Angriffsfläche so bedeutend, daß eine kleine mittlere Trift einen in seiner Kraft recht veränderlichen Sturm erheischt. Da wir nach dem Früheren die Seeleute als ihrer Aufgabe gewachsene Leute erachten, wäre nicht zu bezweifeln, weshalb sie nicht längst Segel gesetzt und mit dem allerdings stürmischen doch günstigen Winde eine Küste im Westen, wahrscheinlich die sizilische, erreicht hätten. Das Ergebnis von $1^1/_2$ Seemeilen bestätigt aber die andauernde Unmöglichkeit, in der hohen See den Seitenwind benutzen zu können. So ganz gleichmäßig hielt er aber doch nicht an, daß Richtung und durchlaufene Distanz in unsere Seekarte eingetragen und daraus die Zeit abgelesen werden könnte, da sie in Landnähe fielen. So wenig als im Kurs nach Graden und Minuten gerechnet werden darf, ebensowenig ist nach Stunden und Minuten zu zählen. Um Mitte der vierzehnten Nacht ist im Gegensatz zu den Abend- und Morgenstunden eine ungefähre Zeitangabe, die keinen Anspruch auf Sicherheit von einer Stunde auf oder nieder machen kann. Auch der Anfang der Zählung ist nicht ganz so selbstverständlich wie es scheinen möchte. Sicher ist, daß von der ersten Nacht der Wegtrift von Clauda an gerechnet wird und wenn der Aufenthalt im Schutz dieser Insel nur kurz zu bemerken ist, dann ist es auch zugleich die Tageszahl der Abfahrt von Schönhafen an.

In der Nähe von Melita rückwärts blickend erschien einem jenes kleinere Meeresstück im Süden von Kreta im Verhältnis zu der großen Adria, darin sie sich die vielen Tage und Nächte hindurch im Kampf mit Sturm und Wogen befunden hatten, als unbedeutend, obschon es nicht zum Adriatischen Meere zählte. Die Arbeit unter Clauda und die Absicht, sich vor der ersten Wut des Sturmes zu bergen, drängen dazu, mehr als nur einige Stunden jenes Tages zu heischen. Da wir aber nicht imstande sind nachzuweisen, daß dort in sicherem Schutz geankert wurde und der Sturm bei aller Vorsicht sie eben doch überrascht hatte, mag die Tageszählung mit den Morgenstunden in der Messara Bai angehoben werden. Konnte bei Tageslicht wirklich nicht geankert werden, so mußte die Küste vor dem Anbruch der Nacht gemieden sein, weil die genaue Lage gefährlicher Stellen derselben nicht bekannt war. Es ergeben sich demnach nicht „13 Tage und ein kleiner Bruchteil“ (Smith a. a. O. 126), womit die Zeitrechnung von 13 Tagen, 1 Stunde 21 m in schier komischer Übereinstimmung ist, sondern rund auf $13^2/_3$ Tage. Es hängt dieses nicht genauer anzugebende Resultat nicht von der Dauer des Aufenthalts unter Clauda ab, sondern beruht auf der Erwägung, daß der Schiffer allerdings den Aufenthalt daselbst verzögerte, unter allen Umständen aber vor Dunkelwerden das Fahrzeug küstenfrei halten mußte. Ging er vor Anker, so wird das Ergebnis nicht wesentlich geändert, nur sind in diesem Falle die Tage von hier und nicht von der Messara Bai an zu zählen, wie ja auch im Berichte des Lukas die Nächte, welche besonders lang erscheinen mußten, nach ihrer Zahl aufgeführt sind. Von Schönhafen an

zu rechnen geht für eine Zeitbestimmung nicht a
an, weil die Tageszeit nicht abgeschätzt werden k
da ein leichter Südwind aufkam, wohl aber wissen
von dem verhängnisvollen Sturmwind, daß dieser
der Morgenfrühe einzusetzen pflegt. Wir neigen da
der Ansicht zu, die Ausfahrt aus Kaloi Limenes h
schon am Abend zuvor stattgefunden und zwar mit
Bugsierens, worauf der leichte Süd für einige Küs
fahrt ausreichte, bis der Sturm sie in der Morgenfr
von der Küste hinwegriß. Es soll das nur bestätig
was sonst schon klar sein dürfte, daß wir uns mit d
annähernden Zeitangabe des Berichtes zufrieden z
geben haben, da uns kein Hülfsmittel zu einer nähe
Bestimmung zur Verfügung steht. In der Hoffnung
losigkeit, darin im Verlauf der Tage der größte Te
der Schiffsbevölkerung versank, wurde von vielen auch
die notwendige tägliche Nahrung mißachtet. Wie schon
erwähnt, wurde diese weder serviert wie in einem
Hotel oder Kosthause, sondern der Einzelne hatte sich
selber darum zu bemühen, tat es aber in seiner see-
lischen Bedrücktheit nicht mehr. Daraus wurde nicht
nur von Erklärern, sondern selbst in einer Übersetzung
ein Nahrungsmangel konstruiert. Das ist aber gar nicht
der Fall, sondern „nach langer Enthaltsamkeit", oder
„nachdem sie lange ohne Nahrung blieben", „lange
ungegessen waren", trat Paulus ermahnend in ihre
Mitte. Es ist in ihrer gedrückten Stimmung eine ganz
begreifliche Mißachtung des Nächstliegenden, die Ab-
neigung, auch nur an eine Mahlzeit zu denken. Was
nützte es, den Körper zu ernähren, ihm Kräfte zuzu-
führen, wenn doch jede Hoffnung auf Rettung schwand?
Da trat Paulus auf mit den Worten: „Zu mir sprach

ler Engel des Herrn, dem ich diene, du sollst vor den Kaiser treten und dir sind geschenkt alle, die mit dir im Schiffe sind, darum seid getrost.“ Er ermahnte sie auch, Speise zu nehmen und ging mit dem Beispiel voran, indem er dankend sein Brod brach und aß. An die Warnung im Schönhafen knüpfte er allerdings an: Man hätte auf mich hören und nicht in See gehen sollen, so wäre uns vieles erspart geblieben, doch werden nur das Schiff und die Ladung verloren gehen, Menschenleben nicht zu beklagen sein, wir werden aber an einer Insel landen müssen. Von den Syrten und der Nordküste Afrikas ist also nicht mehr die Rede, der nördlicheren Lage sind sie bewußt, da aber auch Sizilien nicht genannt ist, kann kein Zweifel darüber herrschen, daß eine der Inseln gemeint ist, die zwischen Karthago und Sizilien bekannt waren, darunter Melita die bedeutendste ist. Wie im Osten der Anfang des adriatischen Meeres nicht näher angegeben wird, so ist es auch im Westen mit dem Ende desselben. Seine Grenzen waren nur zwischen Griechenland und Sizilien im Osten und Westen bestimmt, wie im Norden durch die Südküsten Italiens, die Meerenge des adriatischen Busens und die Küste von Epirus. Bekannt war auch, daß im Süden Siziliens die Verengung des innern Meeres als punisches oder auch sizilisches Meer bezeichnet wurde, also nicht mehr zur Adria gehörte.

Sofern aber am Ende der 14 Tage auf den großen Meeresraum zurückgewiesen wurde, war es ganz zutreffend zu sagen, welche Zeit über wir durch die Adria trieben. Auf und nieder, hin und her in der Adria ist zu allgemein und kann nur etwa auf die Bewegung des Schiffes in den Wogen, nicht aber auf seine Ortsver-

änderung von Clauda aus Anwendung finden. Geschieht es dennoch in letzterem Sinne, so ist das ein Zeugnis gänzlicher Verkennung der ernsten Verhältnisse und konnte nicht stattfinden, ohne den Untergang des Schiffes auf offenem Meere zur Folge zu haben. Wie es ja in der praktischen Anweisung heißt: Ohne Sturmsegel beizuliegen, ist unmöglich, weil das Schiff in der See wie ein Kork herumgeworfen würde und sich zu Stücken arbeiten müßte. Auch ein Hin- und Herfahren in den parallel daherrollenden Wogen ist ganz unmöglich, worauf nach dem früher über diesen Punkt Mitgeteilten nicht mehr eingetreten zu werden braucht. Wie Lukas schreibt: Wir segelten *durch* das Meer von Cilizien und Pamphilien (oder wir durchsegelten diese Meere, was gleichbedeutend ist), so heißt es hier: Wir trieben *durch* die Adria und nicht etwa darin herum, was in solchem Wetter wohl von einem Korkstück oder einer hohlen Nuß, nicht aber von einem Fahrzeug gesagt werden darf. Auf diesem kleinen Unterschied beruht sowohl die Erhaltung des Schiffes in den 14 Tagen und Nächten, als auch die Zurechnungsfähigkeit seiner Führung und Bemannung.

Während an ersterer Stelle zwanglos gelesen werden kann, „wir kreuzten hin und her“ oder wir „durchkreuzten“ das cilizische Meer, was den Umständen sogar angemessener ist als einfach: wir „durchfuhren“, so ist, was dort in veränderlichen Winden und fast glattem Küstenwasser richtig war, hier in stürmisch bewegtem Meer vollkommen falsch. Durchfahren ist allgemein verständlich, durchkreuzen geht auch noch an, die Verbindung durchtreiben aber ist nautisch nicht gebräuchlich, obschon sie dem griechischen Worte ebenfalls entspricht,

weshalb wir in gleichem Sinne, doch verständlicher setzen: durch die Adria treiben. Nur das Hin und Her bei der Vorwärtsbewegung ist an der zweiten Stelle durch die Umstände ganz ausgeschlossen, die Bewegung auf einen einheitlichen, durch Wind und Wogenrichtung bedingten Kurs beschränkt.

Mit aller Bestimmtheit wird das Meer westwärts von Kreta durch Lukas als die Adria bezeichnet, und er ist damit fast ebenso vereinzelt unter den Autoren seiner Zeit als mit dem Windnamen Euraquilo. So oft der letztere unter Seeleuten angewendet worden sein mag, würde er doch ohne die Erwähnung im Lukasbericht und die Forschungen darüber als frühere Benennung vergessen sein. Von der Adria im weitern Sinne wüßten wir nur, daß diesen Namen Ptolemäus auf den Meeresraum zwischen Kreta-Griechenland und Sizilien angewendet und wie das meiste über das innere Meer von seinem Vorgänger Marinus überkommen habe. Beide Namen hat Lukas auf dem alexandrinischen Kauffahrer vernommen, sie waren also unter den dortigen Seeleuten gebräuchlich und wurden durch den Reisebericht des Begleiters von Paulus uns erhalten. Unmittelbar vor dem Landfall auf der Insel Melita wird von der Trift gesagt, daß dieselbe seit 14 Nächten, also in der ganzen Zeit nach dem Verlassen von Clauda bis zu den betreffenden Mitternachtsstunden, durch die Adria führte. Unter allen Umständen wurde dasjenige Meer, welches die römischen Schriftsteller als das jonische bezeichneten, von den Alexandrinern dieser Zeit das adriatische genannt. Einzig und allein beim Lenßen vor dem Winde kamen sie hinaus und in die Syrten hinein, was mit aller Anstrengung vermieden

wurde. Auch der unmögliche Nordwestkurs, welcher ihnen dem dalmatischen Melite zuliebe zugedacht wird, führt durch dieses Meer und erst am Schluß durch den adriatischen Meerbusen oder die Adria im engern Sinne. Weil aber nur von einem Meere die Rede ist, blickt der Verfasser auf das hohe Meer, auf die Adria zurück, die sie, ohne bis zu der Insel in Landnähe zu kommen, durchquert haben. Der Verfasser des Reiseberichtes ist in dieser Sache erste Autorität und Act. XXVII, 27, ist vollkommen ausreichend zum Beweis, daß die Alexandriner seiner Zeit dieses Meer als Adria bezeichneten. Wenn die Gelehrten Alexandriens den Namen später festhielten, so folgt daraus nur, daß er durch andauernden Gebrauch geeignet schien, auch in Schriftwerken verwendet zu werden. Wie Smith aus Strabo VII, 5, 8, 9 herauslesen will, daß dieser Autor von einer innern und äußern Adria zu sprechen schien, ist nicht zu ersehen, im Gegenteil kennt derselbe unter diesem Namen nur den Sinus Adriaticus des Ptolemäus; was außerhalb liegt, ist ihm das sizilische Meer, welches auch den korinthischen Meerbusen füllt. Verschiedenen spätern Autoren, welche das adriatische Meer im Sinne des Ptolemäus auffaßten oder gleichbedeutend mit dem jonischen bezeichneten, kann in dieser Sache wenig Gewicht beigelegt werden. Dagegen scheint Ovid den Isthmus von Korinth so betrachtet zu haben, daß er die Fluten des adriatischen und ägäischen Meeres trennte, was an die Absicht Neros erinnert, durch einen Durchstich desselben die Fluten zu mischen. Wenn gesagt wird, Melita liege nicht im adriatischen Meere, auch nicht nach der Auffassung des Ptolemäus, so ist das allerdings richtig; Lukas schreibt auch nur von dem Meere, durch welches

sie gekommen sind, daß dies die Adria sei, wußte sich in der 14. Nacht an der Grenze desselben, nicht aber erst jetzt von demselben rings umfangen, wie er schreiben müßte, wenn sie sich in der Adria im engern Sinne befunden hätten. Gerade aus seinen Worten geht das Gegenteil von dem hervor, was daraus bewiesen werden wollte. Die Mehrzahl der alexandrinischen Getreideschiffe, welche nach der sizilischen Meerenge liefen, nahmen ihren Weg im Süden Kretas, durchquerten also das nämliche Meer und eine Bestätigung des Namens ist von dorther zu gewärtigen. Josephus, der bekannte Geschichtsschreiber, machte in demselben Jahre eine Romreise. Das Schiff sank im offenen Meere, wie er deutlich sagt, in der Adria, womit über jeden Zweifel bewiesen ist, daß die See zwischen Kreta und Sizilien bei den Alexandrinern in jener Zeit das adriatische Meer hieß und nicht erst von Ptolemäus so benannt wurde.

Über den Ankerplatz und seine Lage an der Nordostküste Melitas im allgemeinen. Wir haben für Mitternacht des 14. stürmischen Tages nach den dürftigen Angaben unter Zuhilfenahme der besten Karten und Küstenbeschreibungen den wahrscheinlichsten Ankerplatz an der Nordostküste von Malta zu suchen. Neben der stark vermuteten Annäherung an irgend eine Küste, kommen vor allem aus die zwei Lotungen in Betracht. Dazu kann die angenäherte Richtung nach den in dieser Jahreszeit vorherrschenden Winden, soweit sie dem Reisebericht nach Stärke, Dauer und Begleiterscheinungen an dieser Stelle entsprechen, vorsichtig beigezogen werden. Wäre diese Windrichtung auch nur annähernd sicher erwiesen, so könnte es nicht schwer

halten, diesen Ort innerhalb ziemlich engen Grenzen zu bezeichnen. Das ist aber durchaus nicht der Fall. Wir vernehmen nur, daß der Sturm in kaum verminderter Kraft forttobte und daher auch der Seegang andauernd gefährlich war. Der Umstand, daß die Seeleute Land in Lee stark vermuteten, bot einige Aussicht auf mögliche Rettung, war aber doch ein recht zweifelhafter Hoffnungsstrahl. Am Abend zuvor hatten sie doch wohl genau ausgeschaut und nichts gesehen, sechs Stunden darauf merkten sie eine nahe Küste in Lee. War es eine Steilküste mit vorliegenden Klippen, daran das Schift zerschellen konnte, ohne daß die Schiffbrüchigen Rettung finden konnten, oder zeigte sich eine Bucht, dahin sie das Schiff einlaufen lassen konnten? Diese Fragen ließen sich nicht beantworten. Die Hoffnung, unsere treue Begleiterin, lebte in der Sturmesnacht auch in ihnen auf und sie kehrten vor, was der Augenblick erforderte und was ihnen mit den bescheidenen Hülfsmitteln zu tun möglich war. Es ist ausdrücklich gesagt, daß sie die Annäherung vermuteten, bevor sie das Lot warfen. Zu dieser Arbeit werden wohl wie heutzutag bestimmte, dazu geeignete Personen der Mannschaft bereit gewesen sein, sobald die Wahrnehmung gemacht wurde. Das Blei selbst wurde etwas nach vorn getragen und dieses Stück der Leine sorgsam frei vom Schiff gehalten, daß sie sich beim Wurf nicht etwa festhacken konnte. Der Hauptteil der Leine aber war so in Händen des eigentlich Lotenden, daß sie nach dem Wurf leicht ablaufen konnte. Dieser Mann durfte weder zu viel ausgeben, da sie durch Strom und Wellen einen Bogen im Wasser gemacht und die Tiefe zu groß angegeben hätte; noch auch durfte er sie im

Auslaufen stark hindern, weil er bei größerer Tiefe den Aufschlag des Bleies auf den Grund nicht deutlich gefühlt hätte. Das Ablesen erfolgte wie heute durch eingebundene kurze Lederstreifen und mit Knoten versehene Schnüre, so daß die Fadenzahl selbst in der Dunkelheit rasch ermittelt war. Sofort nach dem Einholen mußte die Leine wieder klar gemacht werden zu einem zweiten Wurf. Hatte das Lot am untern Teil des Bleizylinders eine Vertiefung, so konnte vor dem Wurf diese Aushöhlung mit Talg vollgestrichen werden. Geschah dies, so brachte das Lot eine Grundprobe, Sand, Lehm oder Korallenstückchen in gröberer oder feinerer Zerteilung herauf. War der Grund felsig oder mit Korallenstücken besetzt, so mochten erfahrene Seeleute aus den Eindrücken nicht unwichtige Schlüsse ziehen. Hierüber enthält der Reisebericht nichts, dem Verfasser desselben prägte sich nur die wohl mit lauter Stimme dem Befehlshaber mitgeteilte Fadenzahl der Tiefe ein. Das war, wenigstens bei der ersten Lotung, wohl auch der einzige Zweck. Wenn sie überhaupt Grundproben nahmen, so war es beim ersten Wurf kaum der Fall, da es sich nur darum handelte zu untersuchen, ob sie mit ihrer Leine überhaupt Grund fanden. Über 20 bis 25 Faden werden sie nicht gelotet haben. Von der übrigen Mannschaft stund wenigstens ein Mann abwechselnd am Ausguck, der sich von dem Getriebe an Deck nicht beeinflussen lassen durfte, sondern seine durch Übung geschärften Sinne anstrengte, die Dunkelheit mit den Augen zu durchdringen und zugleich zu lauschen, um möglicherweise bei einem Atemholen des Sturmes ferne Brandung an Klippen oder einem felsigen Landvorsprung zu vernehmen und sofort zu verkünden:

„Brandung in Lee“ und die Richtung bestmöglichst anzugeben.

Die Dunkelheit ist nicht andauernd gleich undurchdringlich und selbst ein peitschender Regen hat seine Pausen, darin das Auge weiter reicht als vor- und nachher. Sind auch höhere Punkte nicht sichtbar, der Küste vorliegende Klippen von Sturzwogen überdeckt, vorspringende Landzungen und Außengründe niedrig, so sind doch die darauf sich brechenden Seen in fahlem Lichte wahrnehmbar. Es war auch mehr als wahrscheinlich, daß die Insel oder das Festland, dessen Küste sie zu merken glaubten, bewohnt sei. Die Bewohner fanden allzeit irgend einen Grund, Feuer zu unterhalten oder an den verschiedensten Küsten Fackeln zu benutzen. Die Möglichkeit, ein aufblitzendes Licht zu erkennen, war wenigstens nicht ausgeschlossen, und wer 14 Tage und Nächte außerhalb des Schiffes nichts sah als die tosende See mit den sturmgepeitschten Wogenkämmen, klammert sich an die geringste Möglichkeit.

Für den Großteil der Mannschaft gab es seit der ersten Wahrnehmung einer wahrscheinlichen Landnähe ebenfalls Arbeit genug. Aus Gründen, die wir früher angeführt haben, brauchte sich der Führer nicht erst um Mitternacht oder gar erst im Zeitpunkt der ersten Lotung zu befragen und darüber klar zu werden, ob er in Gewißheit der Annäherung an eine Küste das Schiff vom Stern oder vom Heck aus verankern wolle. Die Frage war schon entschieden. Erwägungen wie: Wenn vom Stern aus verankert wird, so braucht am Morgen, wenn wir uns in eine etwa vorhandene Bucht hineinarbeiten wollen, das Schiff nicht herumgeholt zu werden, fielen ganz von selbst dahin. Es frug sich nur,

inwieweit das Ankergeschirr bereit war, damit im richtigen Zeitpunkt die vier Anker auf knappen Befehl fallen konnten. Die Ankertaue waren sicher, anderes ist von diesen Seeleuten nicht anzunehmen, an geschützten Stellen an Deck aufgerollt wie große Spulen bereit. Sie waren allerdings mittelst kleinerer Taue festgemacht, damit sie beim Rollen des Schiffes nicht von Bord zu Bord schossen und bei ihrem Gewicht selbst den Aufenthalt daselbst oder die Passage gefährdeten. Das ist selbstverständlich. Sie befanden sich höchst wahrscheinlich auf dem Vordeck. Diese Lage bedingte, wie wir gleich sehen werden, durchaus keine Verzögerung beim Klarmachen der Anker und bot den Vorteil, daß dadurch das Hinterdeck frei war, vor allem aus der Rudergang nicht beengt wurde. Es sind das, wie vieles, sonst scheinbar Kleinigkeiten. Aus dem Erfassen sehr vieler Nebensächlichkeiten ergibt sich aber erst das klare Verständnis, was auf der ganzen Fahrt in jedem Hauptmoment getan wurde und getan werden konnte. Das Lösen der Kabel von den sie umschlingenden Tauen und das Verbringen derselben längs Deck nach und durch die Hinterklüsen erforderte bei der großen Anzahl tauglicher und williger Kräfte unter Vorantritt der erfahrenen Mannschaft nur wenige Zeitminuten. Immerhin ist es notwendig, festzustellen, daß alles vorbedacht war und in dem kritischen Zeitpunkt keine Verwirrung herrschte, dem kurzen, sachgemäßen Befehl die Ausführung, die Tat auf dem Fuße folgte. Waren die Anker selbst aus denselben Gründen wie die Kabel vorn bereit gelegt, so brauchte es nur *des einen* Befehls für erprobte Seeleute, damit dieselben gleichzeitig mit den Enden der Trossen bei ihren zugehörigen Klüsen

anlangten. Nehmen wir selbst die schwersten Anker jener Zeit und entsprechend der ansehnlichen Größe des Schiffes an, so mochten sie nicht über 50 Kilos per Stück wiegen. Acht Mann brachten sie rasch an ihren Ort und es wurden die Kabelenden, nachdem solche durch ihre Klüsen gezogen, binnenbords an jedem Anker durch den Ring geschoben, ein Stich geschlagen und der etwa 1 m lange Teil mit starken Schnüren an dem später auslaufenden Kabel versichert. Ob die Anker jetzt schon über Bord gehängt, nachdem die Trossen um ihre Boller belegt waren, ist nicht zu sagen. Bei dem Ausbau des Hinterdecks über dem Schiffsrumpf konnte dies ohne Gefahr geschehen. Ja, es war vorsichtig und den Umständen entsprechend gehandelt, schon jetzt so viel Faden Kabel zu geben, daß sie bei einer Tiefe von etwa 15 Faden den Grund berührten, ohne noch fest zu fassen. Es bot sich so der große Vorteil, je nach dem Ergebnis der Lotungen rasch von jedem Kabel aus nur so viel schlipfen lassen zu müssen, bis die Anker gemeinsam hielten, wobei nur wenig der kostbaren Zeit verbraucht wurde. Ein möglicher Nachteil darf dabei auch nicht übersehen werden. Gaben sie zu viel Kabel und waren auf dem Grunde Klippen oder Korallenstöcke, über die das Schiff in Wasser von noch immer annähernd 20 Faden Tiefe gefahrlos glitt, so war der betreffende Anker oder sein Kabel gefährdet, wo nicht verloren. Fest fassen durften die Anker und zwar gemeinsam nur im Zeitpunkt einer raschen Tiefenabnahme, also im Notfall, um der drohenden Gefahr, in der Nacht auf felsigen Grund zu geraten, mit dem letzten ihnen zu Gebote stehenden Hilfsmittel zu begegnen.

Wir finden im weitern Verlauf des Berichtes keine Andeutung dahingehend, es seien zu dieser Zeit mehr als vier Anker auf dem Schiff vorhanden gewesen. Es ist dies nach der mehrfach erwähnten Entlastung des Fahrzeuges durch Werfen des größten Teiles der Fracht, selbst der Preisgabe der Großrahe ganz unwahrscheinlich. Umsomehr mußten sie auf diese wahrhaftigen Rettungsanker Bedacht nehmen. Wir können uns daher nicht denken, daß sie, wenn überhaupt je, nahe einer vermuteten felsigen Küste Schleppanker verwendeten.

Wir selbst aber haben unsere Fahrt bei dieser etwas weitläufigen Darstellung zu sehr verlangsamt. Das Klarmachen der Anker erforderte weniger Zeit, als nach derselben erscheinen möchte.

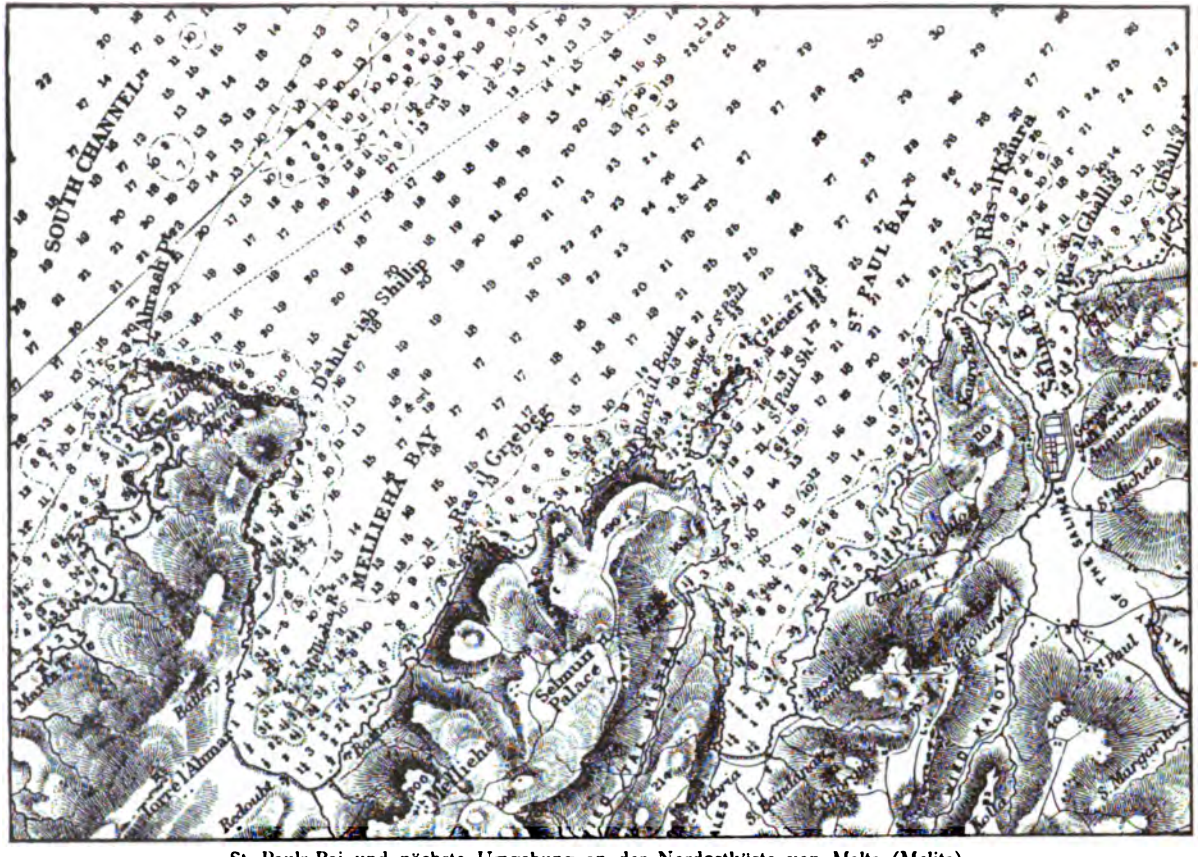
Weder der Ausguck noch der Schiffsführer oder die Steuerleute hatten weiter etwas Sicheres von einer nahen Küste bemerkt. Sie warfen das Lot und fanden 20 Faden Tiefe, wie schon bemerkt wurde. Da nur zwei Würfe des Senkbleies angegeben sind, so müssen wir es dabei bewenden lassen. Demungeachtet drängte sich uns bei diesen erprobten Seefahrern der Gedanke unfreiwillig auf, sie möchten schon gleich, als die Vermutung der Landnähe rege wurde, einen ersten Versuch gemacht haben. Ein solcher mußte mit ihrem Handlot ohne Ergebnis sein und brauchte daher auch nicht erwähnt zu werden. Führer und Seeleute haben offenbar auf der langen und beschwerlichen Fahrt vieles geplant, versucht und getan, was aus dem Reisebericht nur unter Vergleichung mit ähnlichen Fällen zwischen den angeführten Hauptmomenten herauszulesen ist.

Weit wichtiger ist es zu wissen, ob sie das Lot zum zweiten Mal nach der kürzest möglichen Frist oder

nach einer kleinen Weile warfen. Durch die mechanische Leistung des Aufholens und Wiederausbringens des Bleies ist die kürzeste Frist nahe anzugeben. Wird bei 20 Faden die Leine über eine kleine Rolle gelegt, Hand vor Hand aufgeholt, von einem andern Mann bereitgelegt (aufgeschossen) und das Lot bei wenig Gang des Schiffes von Ort aus geworfen, so erfordert dies wenige Minuten Zeit, die nach früherer Annahme einer halben, kaum einer ganzen Kabellänge entspricht. Wir finden bei der zweiten Messung eine Tiefe von 15 Faden angegeben, der Unterschied beträgt also 5 Faden. Die Linien von 20 und 15 Faden Tiefe rücken an der Nordostküste mehrfach (so z. B. nordöstlich von Ras Kaura in einer Entfernung von einer halben Seemeile) ganz nahe zusammen. Weiter nach dem Kap zu hat die felsige Strandzunge nur wenig Faden Tiefe und es mußten die Seeleute innerhalb der angegebenen Entfernung die Brecher wahrnehmen.

Von einem Punkt im Norden der St. Georgs-Bai bis nach der Salina hin liegt die 20 Faden Linie ungefähr 4 Kabel bis eine halbe Seemeile von der Küste ab. Bei der St. Pauls-Bai macht sie eine leichte Ausbiegung nach Südwesten. Weiter nordwestwärts streicht sie weit hinaus in den Malta Kanal und umfaßt die vorgelagerte, in stürmischem Wetter gefährliche Balls Bank (7—10 Faden Tiefe, darauf sich die See brechen soll). Wir haben also auf diesem nordöstlichen Küstenstrich mit wenigen Ausnahmen keine steile Strandfläche.

Die abgelesene Tiefe von 20 Faden mußte, da weiter keine neue Gefahr drohte, bei der bestmöglichen Bereitschaft ihres Ankergeschirres, in etwas beruhigen.

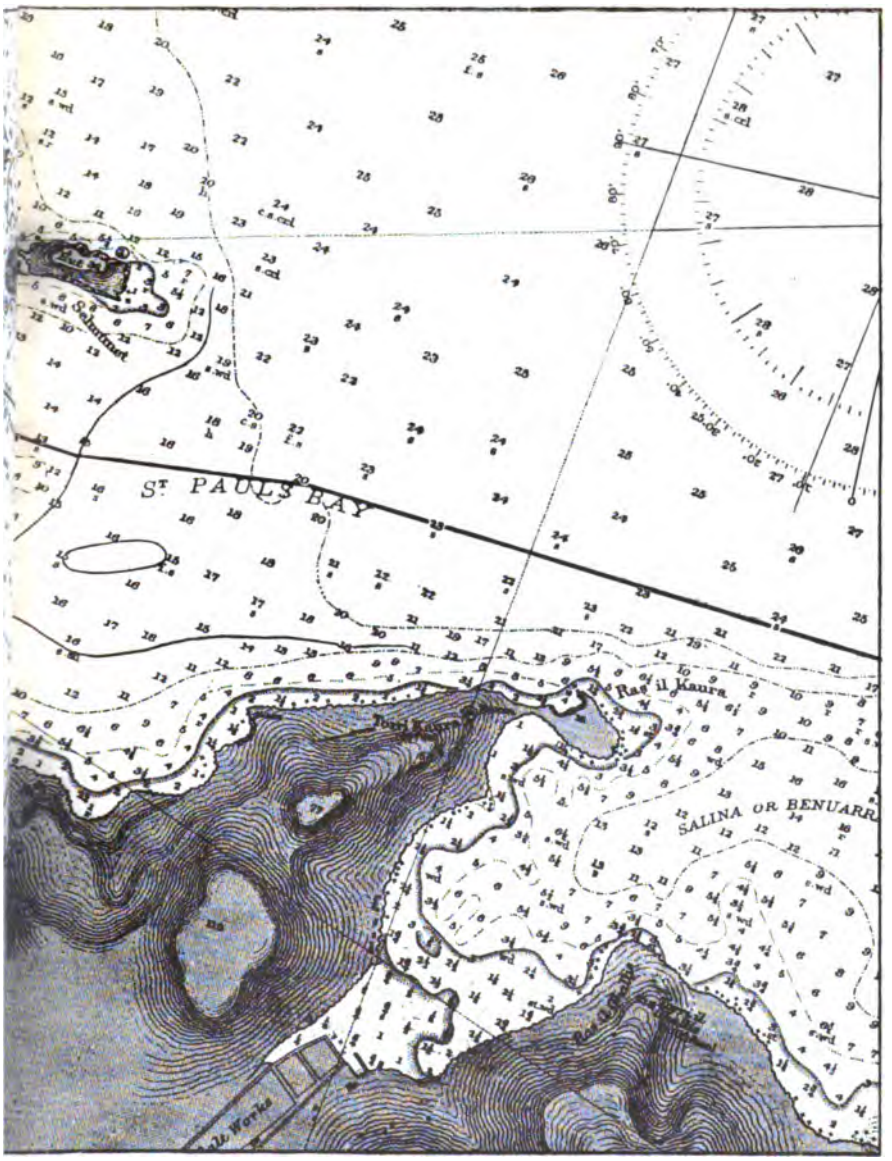


St. Pauls-Bai und nächste Umgebung an der Nordostküste von Malta (Melita).

Es wurde die zweite Lotung nicht in verderblicher Hast, sondern wohlüberlegt nach einer kleinen Weile oder nach kurzer Zeit vorgenommen. Eine Abschätzung derselben ist hier schwierig. So zuwartend werden die Minuten ungemein lang. Das wissen Seeleute, die sich in ähnlichen Verhältnissen befanden. Davon erzählt jeder, der einmal eine kurze Zeitspanne lang einer großen Gefahr untätig gegenüberstehen mußte. Waren es 15 Minuten, so ist wohl die zulässige Grenze erreicht. Unter Berücksichtigung des Stromes, der hier der Wind- und Küstenrichtung folgt, darf für die Zwischenzeit eine Versetzung des Schiffes von 4—5 Kabellängen angenommen werden. *Nehmen wir nun die Admiralitätskarte zur Hand.* An der Nordostküste sind verschiedene Buchten vorhanden, die für den ersten Augenschein den Anforderungen umsomehr zu entsprechen scheinen, je weiter die soeben zu einer Viertelstunde angenommene Zwischenzeit ausgedehnt wird. Vor allem aus fällt die $1^1/_2$ Meilen tiefe und eine Meile weite Melliha-Bai, die nordwestlichste, auf. Sie besitzt einen sandigen Strand an ihrem Ende und es liegen viele Punkte mit 15 Faden Tiefe in der Öffnung und außerhalb so, daß sie zwar einigen Anforderungen genügt, andern aber nicht entspricht, daher verworfen werden muß. Nehmen wir vorerst die St. Paul-Bai aus und untersuchen die übrigen Buchten in derselben Weise (was hier nicht im Einzelnen ausgeführt werden soll), so muß auch die Salina Benuarrat, soviel Bestechendes sie für die Ankerstelle hat, ausgeschlossen werden, aus dem nächstliegenden Grunde, keinen der Beschreibung entsprechenden Ort der Strandung nachweisen zu können. Die kleine Markus Bucht hat ebenfalls einen sandigen Strand und

zudem eine niedrige Insel mit Kanal im Nordwesten. Letzterer ist ½ Faden tief. Ebenso hoch (2—3 Fuß) ist die Küste in der Nähe. Die 15 Faden Linie liegt 2—3 Kabel nordöstlich der Öffnung. Ihre Kleinheit könnte uns nicht irre machen, da den Bedrängten in ihrer Not keine Wahl blieb. Es liegen aber vornehmlich zwei Gründe dagegen vor, die wir an dieser Stelle nur andeuten und später genauer ausführen wollen. Wir sind vorerst bei ihrer Wahl ganz außer Stande, auch nur die leiseste Ahnung zu haben, geschweige eine Vermutung aussprechen zu können, auf was gestützt die Seeleute etwas von der Landnähe merken konnten. Greifen wir den Ereignissen nach dem Schiffbruch vor, so wüßten wir nicht zu erklären, wieso der reiche Publius das Land hier herum in seinen Besitz gebracht hätte, während dieser Umstand bei der St. Pauls-Bai, insbesondere in der Nähe des traditionellen Punktes sehr gewichtig in die Wagschale fällt. Es ist kaum nötig zu bemerken, daß wir, wenn wir uns auf diese Insel und zwar auf deren Nordostküste, aus zwingenden Gründen verwiesen sahen, nicht von der Tradition geleitet wurden. Bei aller Ehrfurcht vor dieser Volksdichtung mit geschichtlichem Kern (die künstlich gezogene Tradition zeigt sich bei näherem Zusehen rasch in ihrem dürftigen Flitterputz) würden wir derselben furchtlos entgegentreten, wenn sie ganz unbegründet wäre. Hier handelt es sich darum, die Lokalität, welche in allen Punkten dem Bericht entspricht, zu finden, nicht aber darum, den Sinn und Wortlaut desselben durch Umdeutung der Lokalität anzupassen. Der Theologe findet diese Schrift des Lukas im Verhältnis zu andern Stellen fast ungebührlich

Spezialkarte der St. Pauls-Bai (Ausschnitt aus der Admiralitätskarte: Malta) mit der
von 20 und 15 Klafter Tiefe und des doppelmeerigen O



ngabe des Schiffskurses und der Lotungsstellen an den Schnittpunkten mit der Linie
. Die Axe der Bai ist von Südwest nach Nordost gerichtet.

breit, der Geograph und Nautiker bedauert seine Knappheit und müht sich ab, die einzelnen Stücke nach Erfahrung und besten Quellen zu verbinden. Nach genauer Untersuchung der einzelnen Buchten in Vergleichung mit dem Text finden wir die St. Pauls-Bai als allen Bedingungen entsprechend. Überzeugt von der Richtigkeit dieses Ergebnisses, wollen wir uns nun guten Mutes an die engere Umgrenzung des Ankerortes wagen.

Versuch einer nähern Ortsbestimmung des Ankerplatzes in oder bei der St. Pauls Bucht. In einer ältern Segelanweisung steht über diese Bai: „Der Hafen ist offen für östliche und nordöstliche Winde. Dennoch ist er sicher für kleinere Schiffe. Der Grund ist im allgemeinen sehr gut; wenn die Kabel halten, ist keine Gefahr, da die Anker nicht lassen.“ In der mir vorliegenden etwas abweichend: „Die Bai ist etwa $1^3/_4$ Meilen tief, mit unregelmäßiger Küste und einem Strand an ihrem Ende. Der äußere Teil hat Tiefwasser, der innere dagegen ist seicht. Schiffe, welche Veranlassung haben zu ankern, sollten die St. Pauls Bank vermeiden; es stehen hier allerdings sieben Faden Wasser, der Grund ist aber felsig. Der beste Ankerplatz ist zur Seite des kleinen Eilandes an der Nordseite des Bucht, bei acht oder zehn Faden.“

Hatten die Seeleute vor schon weit über zwei Jahrtausenden (wie früher mitgeteilt wurde) ihre Segelanweisungen, so konnten ihnen diese hier nichts nützen, weil ihnen die Küste selbst unbekannt war. Wie sicher sie im Augenblick der Gefahr ihr seemännischer Instinkt auf den zweckmäßigsten Ort verwies, werden wir bei der Strandung finden. Dieser Ort ist weiter unten mit großer Wahr-

scheinlichkeit in der Nähe des engen Kanals zwischen der Insel und dem Hauptland nachgewiesen. Wir haben also zwei Wege zur ungefähren Bestimmung des Ankerplatzes. Einmal werden wir an Hand des Berichtes von dem festgelegten Punkt rückwärts gehend auf der Karte die zutreffendste Stelle auf oder nahe der 15 Faden Linie suchen, zum andern von außen kommend dasselbe tun. In beiden Fällen ist bestmöglichst Rücksicht auf die wahrscheinlichste Windrichtung und damit auf Strömung und Segelkraft zu nehmen. Eine auch nur annähernde Übereinstimmung ist nicht zu erwarten, weil zu viel grobe Schätzungen mit in den Kauf genommen werden müssen. Zuvor kommen wir noch einmal auf die früher einläßlich behandelte Triftrichtung im Verlaufe der 14 Tage insoweit zu sprechen, als es sich hier um die Anwendung auf den speziellen Fall nahe der Küste in einer Ausdehnung von zirka vier Seemeilen handelt. Wir haben gesehen, auf welcher Grundlage die Annahme ruht, es sei die resultierende Triftrichtung von Claudus aus bis nahe der Nordostküste von Malta stetsfort West zu Nord mit anderthalb Seemeilen per Stunde geblieben.

In der Nähe der St. Pauls Bai geht diese Linie, wie wir schon belehrt wurden, annähernd eine Meile nördlich von Punkt Kauro vorbei und trifft zufälligerweise die daselbst angebrachte Kompaßrosette in den Mittelpunkt, als ob wir eine der mittelalterlichen Seekarten vor uns hätten. Die größte Annäherung an die Küste liegt zugleich in diesem Punkt und eine erste Tiefe von nur zehn Faden finden wir $1^1/_4$ Meilen weiter westlich, also nachdem das Schiff an der Bucht vorbeigelaufen ist. Etwa eine halbe Stunde später finden sich

Tiefenabnahmen bis 15 Faden. Auf diesem Wege konnten die Seeleute keine Vermutung von der nahen Küste haben, bevor sie loteten. Wie leicht ersichtlich, führt gerade hier die kunstreich zurechtgelegte Route in ihrer Anwendung auf den speziellen Fall zu keinem brauchbaren Ergebnis, ja vielmehr zu Widersprüchen mit den Tatsachen. Bedenken wir weiter (immer noch bei der Richtung West zu Nord beharrend), wie leicht das Schiff in der hohen See abfallen konnte oder vielmehr mußte, so darf schon auf die kurze Entfernung von wenigen Meilen bereitwillig eine Abweichung von ein bis zwei Strichen zugegeben werden. Auch kann dem besten Seemann nicht zugetraut werden, den Punkt nördlich von Kaura fast genau in der Entfernung von einer Meile zu treffen. Wir nähern ihn also dem Kap bis zur 20 Faden Linie und lassen die Triftrichtung West werden, so sind alle Bedingungen nahe erfüllt. Damit sind aber auch unsere Einwendungen gegen die ganze Konstruktion an diesem konkreten Fall aus den letzten Stunden der Fahrt erhärtet, wovon sich jeder Leser mit einem Blick auf das kleine Kärtchen überzeugen kann.

Gehen wir nun zu der eigenen Darstellung über, wie sie oben skizziert wurde. Malta liegt nahe der natürlichen Grenze zwischen den beiden Becken des Mittelmeeres und zeigt ganz allgemein in den Windverhältnissen mehrfach Ähnlichkeit mit westlicher gelegenen Orten. Dabei kommt die Nähe Afrikas in Betracht. Die heftigen Süd- und Südostwinde (Scirocco) sind im September, Oktober und November häufig. Sie dauern selten mehr als vier Tage und enden meist mit Stillen. Der sie begleitende heftige Regen bei und nach der Strandung steht mit dem Bericht in

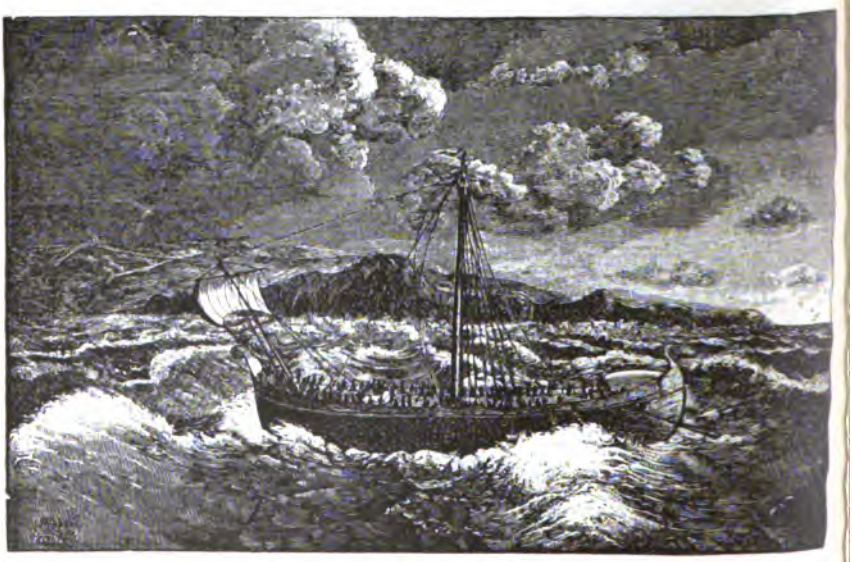
Einklang, weniger die große Hitze, welche dieselben bringen. Auch hätte das Schiff bei südlichem stürmischem Wind sich in Lee der Insel befunden, was nicht der Fall war. Süd- oder Südoststurm war es daher nicht, Ost, West oder Südwest kann es ebenfalls nicht gewesen sein, da erstere, schon an sich selten, nicht in dieser Heftigkeit auftreten und das Schiff überhaupt nicht an die Küste geworfen hätten. Die Winde Nordwest und Nordost sind in dieser Jahreszeit im Kanal von Malta die heftigsten und wehen stürmischer als weiter westlich. Insbesondere sind die Nordoster (genannt Gregal) ihrer zerstörenden Gewalt wegen gefürchtet. Obwohl sie im Durchschnitt nicht ganz so häufig auftreten, entsprechen dieselben so genau dem Bericht und den Folgen, daß wir uns für den Nordoster entscheiden mußten. In welcher Richtung von der Bai aus dieser neue Sturm das Schiff packte, ist leicht einzusehen. Das Fahrzeug befand sich im südlichen Teil des Maltakanals und wurde nun südwestlich der Küste zugetrieben. Auf welchen Punkt dasselbe treffen mußte, hing bei der andauernden Kraft des Sturmes einzig und allein von dem Orte ab, wo es erfaßt wurde. Ihr getreues Vorsegel blieb unzweifelhaft stehen. Nur so hatten sie einige Gewalt über das Fahrzeug und mußten weniger befürchten, daß die heranrollenden Wogen das Heck einschlugen. Der Gang des Schiffes mochte demnach entsprechend der Erleichterung und der Gewalt des Sturmes bei zwei Seemeilen betragen. So kamen sie der Küste nahe. Es wurde schon festgestellt, daß bei starken nordöstlichen Winden eine Strömung der Küste entlang entsteht, die bis eine Seemeile per Stunde beträgt. Da sich dieselbe noch nicht

ganz entwickelt hatte, müssen wir etwas weniger in Rechnung setzen. Es erfolgte aus diesem Grunde die Fortbewegung nicht nach Südwest, sondern ungefähr Westsüdwest, eher etwas westlicher. In einer Entfernung von ungefähr $^1/_4$ Seemeile nordwestlich von Kauro vorbeikommend, hatten sie stets noch mehr als 20 Faden Tiefe. Hier war es, wo sie die Landnähe merkten, merken mußten. Innerhalb einer Viertelstunde erreichten sie die 20 Faden Tiefe ungefähr in der Mitte der Buchtöffnung. Da sie sich von Kap Kauro rasch entfernt hatten, war diese Messung das zweite Zeichen, oder vielmehr eine Bestätigung der ersten Wahrnehmung. Nun lag zwischen den beiden Punkten eine Entfernung von beiläufig einer halben Seemeile, es war demnach ausgeschlossen, daß sie sich in unmittelbarer Gefahr befanden. Dennoch hatten sie gleich nach der ersten Wahrnehmung alles zum Ankern bereit gemacht, wie im vorigen Abschnitt ausgeführt wurde. In ungefähr 10 Minuten trafen sie auf die 15 Faden Linie in der Entfernung von etwa drei Kabellängen und ließen die Anker fallen. Dieser Ort liegt nach dieser Ermittlung nahe der St. Pauls Bank. Wir haben im vorigen Abschnitt aus psychologischen Gründen zumeist das Intervall zwischen beiden Messungen wie hier zu ungefähr 10 Minuten angegeben, da unter solchen Umständen auch den erprobten, wetterharten Naturen die Minuten ungewöhnlich lang erscheinen. Dies muß auch von den alexandrinischen Schiffern angenommen werden! Es ist durch die obige mit allen bekannten Faktoren rechnende Darstellung die Ankerstelle in engern Grenzen umschrieben, ihre Lage auf der 15 Faden Linie nahe bei der St. Pauls Bank festgelegt (vom Mittelpunkt der

letztern nordöstlich). Hier ist ziemlich guter Ankergrund und von vier Ankern war das Schiff bis zum Morgengrauen gesichert, ob auch die Mannschaft die Helle sehnsüchtig erwartete, da die Leute in steter Angst waren, es könnten die Kabel reißen oder die Anker nicht fest genug halten. Das war keine feige Furcht, sondern eine nur zu wohl begründete. In ganz kleiner Entfernung, auf der St. Pauls Bank, hätten sie bei nur sieben Faden Tiefe keinen guten Ankergrund gefunden, und wären in der Nacht an die nordwestliche Küste getrieben worden und damit die größte Zahl der Personen verloren gewesen. Die zweite Lotung wurde demnach in dem für sie günstigen Zeitpunkt vorgenommen und sie entgingen daher dem traurigen Geschick, in der Nacht an eine unbekannte Felsenküste, oder auf Klippen geworfen zu werden. Die Nacht durch hielt der Sturm an, wuchs noch an Kraft, wie häufig wahrzunehmen ist, um die Mitternacht, also zu der Zeit, da sie sich nahe bei Kauro mit seinem nach Nordosten vorspringenden felsigen Strand befanden. Nicht ganz eine halbe Stunde später warfen sie Anker. An bezeichneter Stelle hatten sie keinen Schutz vor dem in die Bucht wehenden heftigen Wind und der erregten See. Der Küstenstrom dagegen war hier nicht mehr fühlbar, er folgt den Hauptformen der Küste. In der Bucht selbst wird das Wasser aufgestaut und fließt dann der nordwestlichen Küste und der Insel entlang nach der See ab.

Der Kopf des Schiffes blieb demnach etwas südlich von Punta Mijuna auf die Küste gerichtet. Westlich dieses Punktes ist die Küste hakenförmig geformt, mit ihrer Fortsetzung nach dem Sunde hin einer Fisch-

angel ähnlich. Vor Tagesanbruch wurde der Rest der Ladung ausgeworfen. Das Schiff war trotz seiner Gürtung im Rollen und Stampfen bedenklich leck gesprungen. Es wäre kaum mehr lange über Wasser zu halten gewesen. Warum sie die Ladung nicht schon früher ganz ausgeworfen haben, ist leicht einzusehen.



Das Schiff des Paulus macht nach Land zu (nach Breusing).

Auf offener See konnte das Schiff gar nicht ohne einigen Ballast dahintreiben, es wäre sofort gekentert. Nachdem es vor Anker lag, wurde im Kreise der dazu Berufenen beratschlagt, was in der Morgenfrühe getan werden konnte. Wie auch die Küste aussah, mußte das Schiff an möglichst geeigneter Stelle auf den Strand gefahren werden, und zwar Kopf voraus und mit einiger

Kraft, so daß es festsaß. Hierauf kam alles an, damit es nicht von einer folgenden Woge losgemacht und dann unrettbar seitwärts aufgeworfen und zertrümmert wurde. Die Wahl eines günstigen Strandungspunktes war begreiflicherweise eine sehr beschränkte. Gerade bei diesem letzten Manöver hatte sich der sichere Blick, sowie Tatkraft und Umsicht des Führers zu bewähren. Fragen wir uns hier, ob der Schiffer bis zu dieser Stunde hoffte, im günstigsten Falle das Fahrzeug im Innern der Bucht zu sichern oder ganz davon absah und einzig darauf bedacht war, an geeigneter Stelle aufzufahren, so geben darauf die klaren Befehle am Morgen unzweideutige Antwort. Es kann eingewendet werden: Ja, am Morgen, da zeigte allerdings ein Blick dem seevertrauten Manne die Schwierigkeit, doch nicht die Möglichkeit, das Schiff zu sichern, denn die eine Lesart weist deutlich darauf hin, wie sie noch immer dachten, das Schiff so auf den Strand zu setzen, daß es nicht zerschellte, sondern möglicherweise später wieder flott gemacht werden konnte. Das ist vollkommen richtig; die Lesart von Sichern oder Retten des Schiffes auf dem Strande ist neben derjenigen vorhanden, welche ganz und bestimmt aufrennen, auffahren, auf Grund setzen meint, wobei die Erhaltung des Schiffes ausgeschlossen ist. Die ersten Worte des Vers 40 entscheiden hier die abweichenden Meinungen zu gunsten der letztern Lesart, worauf wir noch zurückkommen werden. Wir wissen darnach, worum es sich am Morgen handelte und können ermitteln, was in der Zwischenzeit vorgekehrt wurde.

Wir haben unterlassen, anzugeben, daß unmittelbar nach dem Fallen der Anker das Vorsegel gestrichen

wurde. Es ist das so selbstverständlich, daß es jeder Leser selbst bei jener Stelle hinzugedacht haben wird. Etwas anderes ist es mit dem großen Mast. Wir haben Grund, anzunehmen, daß derselbe vorher gekappt wurde. Beim Auflaufen in der Nacht wäre er gebrochen, nach vornüber gefallen und hätte erschlagen, was sich nicht rechtzeitig seitwärts flüchten konnte oder auf dem Hinterdeck außerhalb seines Bereiches befand (Aufbruch des Verdeckes, Fall seitwärts etc.). Dasselbe stund für nächsten Morgen ebenso sicher zu erwarten, wie der Einschnitt des Kieles in den Grund. Bei einem Sturz des Mastes (infolge des Aufrennens) mußte sich auch das stehende, ihm zum Halte dienende Tauwerk wie ein grobmaschiges Netz über einen Teil des Schiffes legen, wodurch die Gefahr noch vermehrt wurde. Durch die Wegschaffung von Mast und Tauwerk mußte rechtzeitig vorgesorgt werden. Zeit dazu war hinreichend vorhanden. Diese Arbeit war sehr mühsam, auf dem heftig bewegten Schiff gefährlich und es konnte dabei nur eine kleine Anzahl der kräftigsten Personen neben den Seeleuten mit Hand anlegen. Ob sie den Mast über Bord warfen oder an Deck befestigten, ist nicht zu entscheiden. Das erstere ist wahrscheinlicher, da der Entschluß gefaßt war, das Schiff noch weiter zu entlasten. Bei einem so großen Schiff war der gewaltige Mast (aus *einem* Baum oder aus mehreren zusammengefügten Teilen bestehend) selbstredend nicht zum Niederlegen eingerichtet, wie es auf kleinen Fahrzeugen bräuchlich war, bei denen die Segel nur gesetzt wurden, wenn der Wind der Fahrtrichtung günstig war, sonst aber einzig die Ruderkraft zur Fortbewegung diente. Oben am Maste wurden zuerst starke Taue befestigt und diese

beidseitig nach hinten gebracht, durch an Deck befestigte Scheibenblöcke geführt und um starke Stützen gelegt. Nachdem ähnliche, etwas leichtere Taue (ebenfalls oben am Mast befestigt) auf dem Vordeck straff angezogen und befestigt waren, konnte der Mast genügend tief angehakt werden, daß er brechen konnte, ohne das Deck aufzureißen. Stund nun die Mannschaft an den genannten Tauen bereit, so wurden die nach hinten stehenden festen Stütztaue beidseitig gleichmäßig durchhauen. Bei der nächsten Woge, welche das Heck hob, kam der Mast zum Bruch und konnte durch Führen von hinten und Anholen von vorn in eine mit großer Vorsicht nach vorn geneigte Lage gebracht und nun bei weiterer Senkung fortdauernd an seinem vordern Teil gestützt werden, weil die schiefgespannten Führungstaue nicht mehr ausreichen konnten. So haben wir schon mehrere Stunden vor der Strandung nurmehr ein Wrack, rollend und stampfend und an seinen vier Kabeln zerrend.

Die Zeit bis zur ersten Dämmerung war gewiß die schrecklichste, seitdem sie vom Sturm erfaßt in die See hinausgerissen wurden. Voraus die unbekannte Küste, an der ihnen nur Riffe statt eines seichten Strandes entgegenstarrten, im Rücken der tobende Sturm und zu Füßen ein leck gesprungener Schiffsrumpf, den sie nicht mehr lange über Wasser zu erhalten vermochten. Auch die Seeleute waren durch ungenügende Nahrung, Anstrengung und Hoffnungslosigkeit entkräftet. Retteten sie vielleicht ihr Letztes, das nackte Leben, so war doch ihr Hab und Gut, ihr ganzes Besitztum verloren. Mit dem Verlust von Ladung und Schiff mochte es mit ihrem verdienten Lohn nicht weither sein. Dazu

kam die Ungewißheit über die Aufnahme in dem unbekannten Lande. Über all diesen und viel andern sie schmerzlich bewegenden Gedanken mochte wohl mancher selbst die traurige Gegenwart auf kurze Zeit vergessen. Wir sehen den Boden bereitet, darauf die freundlich ermunternden Worte des Apostels am Morgen gleich gutem Samen auf fruchtbares Erdreich fielen. Das stolze Schiff war entmastet, ein dem Untergang geweihtes Wrack, Paulus aber nicht entmutigt, sondern zukunftsicher, der nahen Rettung gewiß. Seine große Seele kannte Menschenfurcht ebensowenig als die Furcht vor den entfesselten Gewalten der Natur, die nach den Gesetzen des Allmächtigen erschaffen oder vernichten.

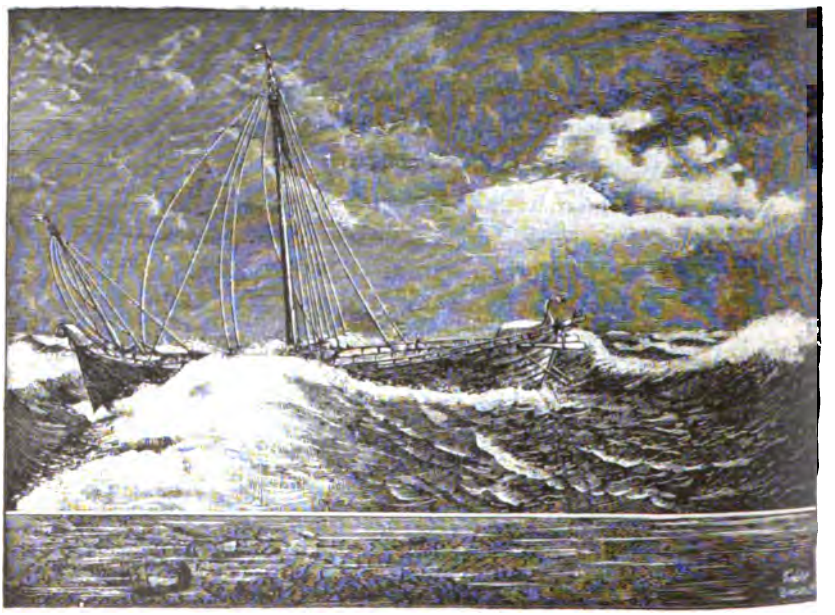
Mit dem ersten fahlen Dämmerschein wurde die Arbeit wieder aufgenommen und der Rest der Fracht ausgeworfen, wohl auch das reichlich eingedrungene Wasser ausgeschöpft. So entlastet, waren sie bereit, bei Tagesanbruch möglichst hoch auf den Strand zu laufen. (Der Schiffer konnte nach besserer Erfahrung aus den Lotungen und dem Festhalten der Anker auf Strand schließen.) Als die Helligkeit hinreichte, die Küste in mäßiger Ausdehnung zu überschauen und an den Bewegungen der daraufhinstürzenden Wellen den seichten Strand deutlich zu erkennen, wurde nach kurzer Beratung die Stelle bezeichnet, da sie auflaufen wollten. Der Kopf, das Ende der Bai, kam nicht in Frage. Von der Ankerstelle aus war dieselbe in dem Regen nicht zu überschauen und sie konnten das Sichere nicht preisgeben, um sich in das Ungewisse zu stürzen. Auch lagen sie schon soweit außerhalb, d. h. westlich von der Axe der Bucht, daß selbst die Kala Mistra durch einen Landvorsprung verdeckt war. Der mehrfach erwähnte

enge Sund, West zu Süd gelegen, erschien von ihrem Punkte aus mit einer Öffnung, ähnlich derjenigen bei der Einschnürung der Insel Selmunet. So blieb die kleine Einbuchtung bei Mijuna, welche am deutlichsten zu überblicken war, einen Strand zeigte, etwas über Steuerbordbug lag und in kurzer Zeit erreicht werden konnte, als die ihrem Vorhaben zweckdienlichste.

So wurde beschlossen und darnach gehandelt. Die Ruder losbinden und zum Einsenken bereit halten, das Vorsegel zum Aufheißen klar machen war alles, was vor dem dritten Kommando zu geschehen hatte. Dieses betraf das Kappen der Ankertaue oder einfacher das Loswerfen derselben. Es ist wenig Unterschied dabei, ob wir das eine oder andere herauslesen. Hauptsache ist, daß schon vor der Morgenberatung beschlossen war, die Anker dem Meere zu überlassen. Ob dies zur Zeit, da die Seeleute das Boot aussetzten, unter dem Vorwand, mit dem Ankergeschirr zu tun zu haben, geschah, ist in dem Abschnitt über das Verhalten der Mannschaft dargelegt.

Damit ist auch über die zwei abweichenden Lesarten und die darauf gebauten Ansichten entschieden, von denen eine dartut, der Schiffer glaubte das Fahrzeug heil an Land zu bringen, die andere aber kurzweg dasselbe preisgeben läßt und das Bestreben auf die Rettung der Menschen konzentriert. Natürlich möchten die Anhänger der erstern Ansicht die Menschen auch heil aus der Sturmesnot hervorgehen lassen und ihnen zudem noch ihr bisheriges Wohnhaus erhalten. Nicht erst der Schiffbruch entscheidet hierüber, sondern schon der Entschluß, die Anker dem Meere zu lassen. Großrahe mit Ersatzspieren, Tauwerk und Segelgeschirr fort,

überhaupt das ganze Segelgeschirr ohne Artemon, Ladung im Meer, das Boot irgendwo treibend oder versunken, Mast und stehendes Tauwerk fort — wir haben gar kein Schiff mehr vor uns, sondern nur einen lecken, dem Versinken nahen Schiffsrumpf, der kaum wert



Das Schiff am Morgen vor der Strandung vor Anker (nach Breusing).

gewesen wäre, in einem der Hafenplätze ausgebessert und neuausgerüstet zu werden. An einer vom Seeverkehr wenig berührten Küste, nach Schluß der Schiffahrt, war daran nicht zu denken. Er konnte höchstens das Material liefern zum Bau eines Floßes oder eines ganz primitiven Fahrzeuges, welch letzteres etwa

dazu dienen konnte, eine kleine Anzahl von Menschen bei gutem Wetter und leichtem Wind nach einer andern in Sicht befindlichen Küste überzusetzen. Es bleibt uns nur noch übrig, anzugeben, weshalb wir nicht das Kappen der Ankertaue, sondern ihr Slippenlassen annahmen. (Übertragungen wie: „Nachdem sie die Anker gekappt und in die See fallen gelassen", sind ungenau und verwirrend.) Die Anker wurden absichtlich nicht nahe beieinander ausgeworfen, da bei dieser Art der Ankerung das Schiff weit weniger herumgeworfen wurde. Das Kappen konnte nicht an allen vier Kabeln gleichzeitig vorgenommen werden, so daß das Schiff wenigstens kurze Frist nur von dem einen oder andern festgehalten wurde und dadurch seitswärts gedreht werden mußte, so daß es in der nächsten Woge weit überholte, was bei seinem Zustand und ohne Ballast gefährlich war. Wurden aber, um dies zu vermeiden, die beiden mittlern zuletzt gekappt, so wurden sie, da der Artemon gleichzeitig geheißt werden mußte, zu Schleppankern, was bei der Nähe der felsigen Bank sehr gefährlich war. Hakte sich ein Anker plötzlich fest, und wurde das Schiff nicht sofort frei gemacht, so konnte es das Vorsegel kosten.

Doch wollen wir uns hier nicht in weitern Möglichkeiten ergehen. Wer gekappt haben will, dem mag sein Recht gewahrt bleiben. Er kann ja ohne Einrede je einen Mann zu jedem Kabel stellen und sie auf Kommando gleichzeitig kappen lassen. Wer aber an demselben Morgen zur Entlastung des Schiffes nach der Mahlzeit den Rest der Provisionen ins Meer werfen läßt, muß Anstoß an den überzähligen Äxten nehmen.

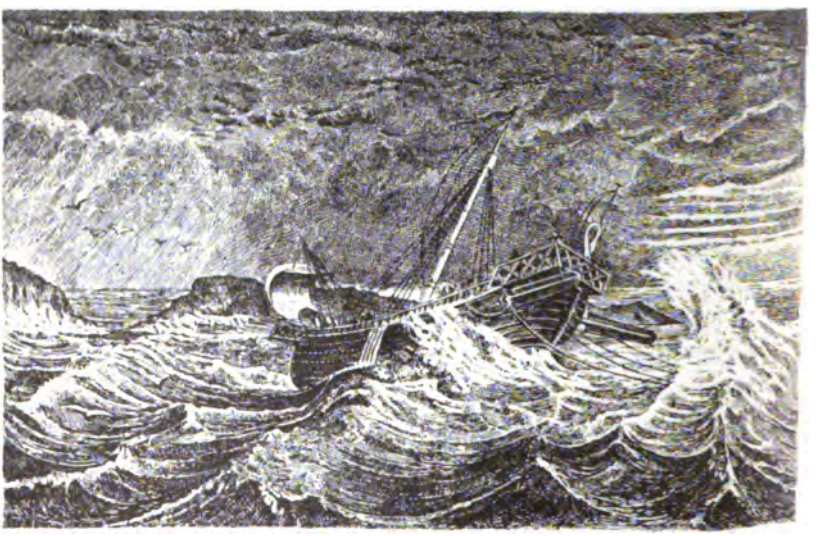
Nur das dürfen wir bescheiden verlangen, daß nicht die Anker gekappt und dann in die See fallen gelassen

werden. Wir verteilen die Mannschaft, wie folgt: Drei bis vier Mann bereit zum Heißen des Artemon, je ein Mann zu jeder Schote. Die Steuerleute an die beiden Steuerriemen und je zwei Mann zu jedem Kabel. Auf die Frage des Schiffers: Alles klar? und erfolgte kurze Antwort vernehmen wir durch Wind und Sturm die kurzen Kommandorufe: Kabel los, Vorsegel auf, Steuerriemen eingesetzt. Die schweren Ankertaue werden nicht einfach losgemacht, sondern gleichmäßig und mit einigem Widerstand (durch Reibung an den Belegpfosten) ausgegeben und erst gegen das Ende der Kabel hin frei von den Pfosten geworfen. Jetzt hält das Schiff durch Zug des Segels und Pressung des heftigen Windes einigen Gang und kann, allerdings innerhalb enger Grenzen, regiert werden. Es ist das auch alles, was zu hoffen war. Die Entfernung nach dem Strand beträgt etwas mehr als eine halbe Seemeile, erforderte also unter den jetzigen Verhältnissen bei einer halben Stunde — eine lange Reihe banger Minuten. Da vernimmt man durch das Brausen des Sturmes, das Anprallen der Wogen in dumpfen Schlägen, das Ächzen der Segelspiere und der Steuerriemen, das Klatschen des Regens kurze Kommandoworte und unheimliches Kreischen, fast Stöhnen aus dem Schiffsraum, weil sich Balken und Planken bewegen, als strebten alle, aus dem festen Gefüge zu weichen. Die Menschen pflegen in solchen Fällen merkwürdig stille zu sein. Die einen beten, doch wenige mit Worten, nach einer Formel, die meisten mit ganzer Seele, mit heißer Inbrunst, was recht eigentlich beten heißt; die Gedanken anderer durcheilen Raum und Zeit, überfliegen ein frohes oder düsteres Vorleben, nehmen Abschied von frohen Zukunftshoffnungen, viel-

leicht von einer fernen, sonnigen Heimat, von einer trauten Hütte. Nur der Allmächtige, in dessen Hand das Häuflein Menschen liegt, die alles getan, was menschliche Kraft vermochte, kennt alle diese Seelenregungen, die vor ihm auch ein Gebet sind; auf den wetterharten Zügen der Männer sind sie nicht herauszulesen. Es ist das aber kein Träumen, die Sinne sind im Gegenteil sehr geschärft. Die Steuerleute merken auf jede Woge und setzen im richtigen Moment mit aller Kraft ein, das Schiff in seiner Richtung zu erhalten.

Jedem Befehl folgt die Ausführung auf dem Fuße. Wahrnehmungen von Auge und Ohr stören einander nicht und das Gefühl auf der Höhe seiner individuellen Leistungsfähigkeit bemerkt zugleich jede Veränderung von Windrichtung und Stärke. Kurz, es ist ein Zustand, wie er von Männern zu schildern versucht wurde, die im Feuer der Batterien oder im Kugelregen der Gewehre stunden. Es ist eine erhabene Ruhe der Seele bei höchster Schärfung der Sinne, wobei auch das Kleinste klar erfaßt wird, zugleich aber die ganze Größe und Nähe der Gefahr bei voller Erkenntnis derselben uns nicht niederzudrücken vermag. Eine neue ungeahnte Kraft strömt in die Seele, gleich einem Schauer, und befähigt den Leib zu ungewöhnlicher Leistung. Selbst die verzweifelteste Lage verliert so in ihrer unmittelbaren Nähe und Nacktheit alle Macht über uns und was sonst Furcht, selbst Schrecken erweckte, ist auf unerklärliche Weise in sein Gegenteil verwandelt. Nach glücklich überstandener Todesnot erinnern wir uns später in dankbarer Demut dieses Zustandes, der uns bei voller Klarheit des Geistes die schrecklichen Augenblicke mit ungeahnten Kräften durchkämpfen ließ.

Freilich gibt es viele Ausnahmen, Leute, die sich fast blöde und stumpfsinnig in ihr Schicksal ergeben und das Verhängnis über sich hereinbrechen lassen. Daß diese Ausnahmen auf dem vor dem Sturme dahintreibenden Schiff nicht zur Regel geworden waren, ist erwiesen durch die genaue Beobachtung des engen Sundes. Ein Blick auf die Karte lehrt, daß dieser nur in einer



Das Fahrzeug am Morgen der vierzehnten Sturmnacht.

ganz bestimmten Richtung als solcher erkannt und bei dem Regen nur in der Nähe zu überschauen war. Die Entfernung von seiner engsten Stelle konnte nicht mehr als etwas über eine Kabellänge betragen. In dieser Lage war der nordwestliche Landvorsprung der Hauptinsel schon in einer Entfernung von drei Kabellängen. Eine größere, ganz deutliche Sichtbarkeit und Unter-

scheidung der Einzelheiten bis zur Gewißheit, daß diese zackige Landspitze dort bestimmt ihr Ende habe, war bei ihrer geringen Erhebung in weiterem Abstand von dem Sunde nicht möglich. Legen wir die Linie, welche Mitte Kanal mit den Klippen vor den erwähnten Landspitzen (Blatta il Baida) verbindet, in die Karte, so ist dies die nördliche Sichtbarkeitsgrenze des jenseitigen Meeres für ein von Nordosten kommendes Schiff. Und der Punkt derselben, wo diese Beobachtung gemacht werden konnte, ist durch obige Distanzangaben festgelegt. Es ist uns derselbe, wenn er auch nicht ganz genau zu erweisen ist, weil er sich je nach Annahme des Gesichtsfeldes etwas verschieben kann, doch sehr wichtig, da er stets nachgeprüft werden kann und unter denselben Verhältnissen.

Vom Ankerplatz aus faßten sie eine Küste genau ins Auge, die mehr als die doppelte Entfernung hat. Die Küste ist aber, abgesehen von dem nahen Hügel, bei 60 Fuß hoch, während der erwähnte Landvorsprung niedrig ist. Zudem ist es nicht das nämliche, eine Küste mit ihrer Bucht zu erkennen, oder das Ende einer niedrigen Landzunge und den Anfang des weiterhin unbewegten Meeres scharf abzugrenzen. In letzterem Fall darf unter Berücksichtigung der Umstände nicht über drei Kabellängen Entfernung angegeben werden. Zu einem ähnlichen Ergebnis gelangen wir, wenn wir den Kurs des vor dem Winde Treibenden, verbunden mit der Absicht, das Schiff dort auf den Strand zu setzen, ebenfalls einzeichnen, da, wo die beiden Linien sich kreuzen, wo also das äußere Meer zuerst sichtbar wird und es ist der doppelmeerige Ort nahe beigelegen. Das seemüde Fahrzeug besaß soviel Fortbewegung, daß es

regiert werden konnte. Die Steuerleute hatten harte Arbeit, dasselbe so zu erhalten, daß es sich nicht mit dem Kopfe dem Wind zudrehte und seitwärts in ein Wellental fiel. Sorgten sie nur hierfür, so mußten sie in jene kleine Bucht treiben. Bei dem heftigen Nordoster bewegt sich, wie schon erwähnt, eine schwache Strömung außerhalb Mijuna und der Insel Gzeier entlang. Diese setzte das Schiff etwas nach Westen hin. Sobald sie aber nordöstlich des sichelförmigen Landvorsprunges waren, konnten sie in der Bucht, nach Windrichtung und Steuerkraft an geeigneter Stelle auffahren. Die westliche Küste ist zur Zeit recht steil und fast überall von Klippen umsäumt (vornehmlich im Südwesten). Einzig im Süden, nahe der Sichelspitze, sind keine Klippen und ist der Strand wie die Küste flach. Der Großteil der Bucht ist seicht, weniger als anderthalb Faden tief. Wir würden den Strandungspunkt ungefähr in die Mitte derselben bei anderthalb Faden oder etwas weniger Tiefe verlegen, und die ans Land Schwimmenden nach der südlichen Flachküste streben lassen. Diese Meinung beruht ausschließlich auf dem Küstenprofil der Gegenwart. Von der Tradition wird der Strandungspunkt etwas nördlicher angegeben, doch ist der Unterschied nicht beträchtlich, und so mag sie in Gottes Namen auch hier Recht behalten, da sie uns schon mit unfehlbarer Sicherheit an der Nordostküste Maltas auf die St. Pauls-Bai verwiesen hat, und wir aus voller Überzeugung zu demselben Ergebnis gelangten.

Wie im Sprunge setzte der nur durch die Menschenzahl belastete Schiffsrumpf von einer Woge getragen auf den Strand und saß mit dem Vorderteil unbeweglich fest. Das Vorsegel flog wohl in Fetzen, da niemand

Zeit hatte, dasselbe zu bergen, und nachrollende Wogen schlugen das Heck ein und zertrümmerten den hintern Schiffsteil. Besatzung, Soldaten und Passagiere retteten sich, im Schwimmen durch Bretter und Schiffstrümmer unterstützt, ans nahe Ufer, wo sie von Seite der Bewohner nicht ungastliche Aufnahme fanden.

Dithalasson, doppelmeerig. (Act. XXVII, 41.) „Aber auf eine Stelle treffend, wo zwei Seen sich begegnen (a place where two seas met) rannte das Schiff auf den Grund, der Vorderteil stak fest und blieb unbeweglich, der hintere Teil aber wurde durch die Gewalt der Wogen zerbrochen."

Der Ausdruck doppelmeerig, umschrieben: „Wo zwei Seen sich treffen" (Luther: „auf beiden Seiten Meer") ist, sofern wir an eine Meerenge oder einen Sund denken, richtig. Er fand indessen doch recht abweichende Deutung, woraus sich auch die wahrscheinliche Lage des Strandungsortes nicht unwesentlich verschiebt. Selbstverständlich ist es Sache der Tradition, den Punkt ganz genau zu bezeichnen, während wir nach Erwägung aller Umstände die Ortslage nur mit mehr oder weniger Wahrscheinlichkeit anzugeben vermögen. Die englische Version ist in der Ausarbeitung von 1881 dem Wortlaut von 1611 (a place where two seas met) treu geblieben. Smith bezeichnet mit Recht (a. a. O. p. 143) diesen Ausdruck als eine glückliche Konjektur und findet darnach die ungefähre Lage des Strandungsortes. Schon vorher beruft er sich in Bezug auf die Bezeichnug dithalassig (doppelmeerig) auf Strabo Buch II, Kap. 5) und sagt: „Der enge Sund zwischen der Insel (Gzeier) und dem Hauptland (von Malta) ist ein Bosporus im Kleinen. Letzteres ist, trotzdem der Sund an

der seichtesten Stelle seiner Mitte nur ein Faden tief ist, ebenfalls zutreffend. Ungenau ist nur die Wendung, als ob Strabo an angeführter Stelle den thrazischen Bosporus so bezeichnet hätte, wie er hier paßt. Der große Geograph spricht nämlich vom Pontus, dem heutigen Schwarzen Meer, im allgemeinen und nennt die Einschnürung zwischen den vorspringenden Landspitzen, Criummetepon im Norden und Carambis im Süden, wodurch das ganze Becken in eine westliche und östliche Hälfte zerfalle, als einen solchen Ort. Wir bemerken dies nur, weil eine andere Anschauung, die sich auf dieselbe Autorität bezieht, zu einem nicht unwesentlich andern Schluß zu führen scheint. Breusing nämlich bespricht in der schon angeführten Schrift ebenfalls den „Ort, da auf beiden Seiten Meer ist", und beruft sich auf Strabo I", 1, 8. Der Geograph findet es nicht wahrscheinlich, daß der Atlantische Ozean ein Doppelmeer sei, durch schmale, die Durchfahrt hindernde Landengen geschieden, sondern er sei vielmehr ein zusammenfließendes und zusammenhängendes Ganzes. Denn die Aussegelnden seien nicht durch ein ihnen in den Weg tretendes, die Fortsetzung der Fahrt verhinderndes Festland aufgehalten worden, sondern durch Mangel, während das Meer die Durchfahrt verstatte.

Aus dieser Stelle folgert nun Breusing, der Ort, an welchem oder durch welchen das Meer in ein Doppelmeer getrennt wird, sei die Schranke, welche sich der Durchfahrt entgegenstellt, möge sie sichtbar über Wasser oder unsichtbar als Untiefe aufgefaßt werden. Er wählt dafür das Wort Außengrund, weil darunter nicht eine mit dem Land zusammenhängende Sandbank, sondern eine davon getrennte Untiefe zu verstehen ist,

„die keine Überfahrt gestattet, aber nach dem Lande hin wieder tiefes Wasser hat."

Als Außengrund und daher auch als Strandungsort wird deshalb die jetzt St. Pauls Bank genannte Stelle bezeichnet. Die Worte eines und desselben Autors, von zwei verschiedenen Stellen seines umfangreichen Werkes entnommen, müssen also als Grundlage für zwei nicht zu vereinbarende Ansichten dienen. In guten Treuen haben die genannten Bearbeiter der Seefahrt des Apostels den gesuchten „Ort" so verschieden gedeutet, daß ersterer den Strand in der Nähe des seichten Verbindungskanals, letzterer die ungefähr in der Mitte der jetzigen Buchtöffnung liegende Bank als solchen bezeichnet, ersterer die Lage bei einem engen Sund, letzterer eine Schranke, ein verhängnisvolles Hindernis der Einfahrt in die Bai als solchen angibt. Beide führen, da der Reisebericht hier sehr knapp ist, zur Begründung ihrer Ansicht Stellen aus Strabo an. Diese sind indessen nicht gleichwertig und können sich auch nicht widersprechen.

Die Einengung im Pontus durch die beiden Vorgebirge gibt dem Geographen Anlaß, denselben in eine westliche und östliche Hälfte zu zerlegen und diese Teile des Doppelmeeres gesondert zu behandeln. Es ist sonach die Verbundenheit der beiden Meere geradezu die Hauptsache. In demselben Sinne ist sowohl der thrakische wie der kimmerische Bosporus, der Hellespont und überhaupt jede Meeresstraße als Ort zu betrachten, da sich zwei Meere treffen, folglich auch bei dem Sund zwischen dem Inselchen Gzeier und Malta. Dabei ist indessen eine Einschränkung selbstverständlich, die aber doch erwähnt werden muß. Der enge

(zirka 70 m breite) und seichte (mittwegs ein Faden Tiefe) Sund erlaubte dem Verfasser des Reiseberichtes, diese Bezeichnung statt einer genauern Ortsbeschreibung zu gebrauchen, während er von Seite des Geographen höchstens nebenbei Erwähnung gefunden hätte.

Erst bei der Morgenhelle, wohl erst beim Lenßen[1]) in die Bucht, gewahrten Führer und Mannschaft den engen Kanal, über dessen Beschaffenheit sie nichts wußten, als daß hier augenscheinlich eine Verbindung mit einem andern Meere und nicht etwa nur eine Bucht vorhanden war. Schon vorher wurde von der Bai gesagt, daß ein Strand erkannt werden konnte und somit Aussicht vorhanden war, wenn nicht Menschen und Schiff, so doch bei Verlust des letztern wenigstens Passagiere und Mannschaft zu retten. Der unerwartet entdeckte Kanal prägte sich dem Berichterstatter so fest ein, daß er ihn später als Ortsbezeichnung gebrauchte.

Die ungetreuen Seeleute. (Einschaltung nach dem Mastkappen und vor dem Auswerfen der letzten Fracht.) Aus der Morgenfrühe, bevor die Restladung geworfen wurde, vernehmen wir eine betrübende Kunde. (XXVII, 30, 31, 32). Darnach wurde von den Seeleuten das Boot ins Meer gebracht, unter dem Vorgeben, dasselbe benutzen zu wollen, um vom Vorschiff aus Anker auszubringen. Die Passagiere erblickten darin nur einen Vorwand, um das Schiff jetzt schon zu verlassen und in treuloser Flucht das eigene Leben zu retten; mochten die übrigen auch zu Grunde gehen. Paulus mahnte zum

[1]) Mit dem kleinen Vorsegel erhielt das Schiff nur soviel Fahrt, daß es eben gesteuert werden konnte und da der Großmast nicht mehr stund und weder Einfahren noch Einsegeln angebracht erscheint, so möge hier dieser Ausdruck erlaubt sein (sonst vor dem Wind).

Aufsehen und die Soldaten hieben die Boottaue durch und ließen dasselbe treiben. Die gesamte Mannschaft war auf dem Fahrzeug bis zum letzten Moment notwendig, ein Entweiehen für die Zurückbleibenden, ganz abgesehen von dem alle Bande der Ordnung lockernden Beispiel rücksichtsloser Sorge um das eigene Leben, höchst gefährlich. Ohne Zweifel war es nicht die ganze Mannschaft, diese konnte sich kaum unter irgend einem Vorwand zusammen in das Boot drängen. War es aber auch nur ein Drittel oder die Hälfte, so waren die übrigen der Aufgabe nicht mehr gewachsen, die jetzt noch sehr wohl möglich erscheinende Rettung aller sehr in Frage gestellt. Fast allgemein wurden die Seeleute des Fluchtversuches, unter Berücksichtigung der Verhältnisse, also einer geplanten, in Ausführung begriffenen verbrecherischen Handlung bezichtigt. Leider bieten die Schiffsannalen der verschiedenen Völker bis auf die Gegenwart Parallelbeispiele genug dar, so daß es ganz unnötig und unnütz erscheinen mag, darüber auch nur ein Wort zu verlieren. Die Beiziehung von Beispielen wahren Heldenmutes und Selbstaufopferung kann den starken Verdacht nicht ersticken. Wir geben auch von vornherein die Unmöglichkeit zu, irgend einen Leser, der sein Urteil über diesen Punkt schon gefällt hat, auch nur milder zu stimmen. Ein derartiger Versuch einer „Rettung“ liegt uns auch ferne. Diese drei kurzen Verse bieten nicht nur großes Interesse in Bezug auf die Wachsamkeit und den Einfluß des Apostels auf die Soldaten, sondern sie werfen auch einiges Licht auf äußere Umstände. Je mehr das Schiff seinem Untergang entgegengeht, umsomehr treten Schiffer und Mannschaft in den Hintergrund und um so kräftiger tritt die mili-

tärische Macht auf, bis sie in der Person des Centurionen den Befehl übernimmt. Es ist das nicht so selbstverständlich, als es scheinen möchte und sich mit der bloßen Annäherung an die Küste verträgt. Mit der Landung selbst ist der militärische Führer Hauptperson, für Soldaten und Gefangene verantwortlich. Vorher aber findet keine langsam sich vollziehende Übertragung der Machtbefugnis von Seite des Schiffers auf den Hauptmann statt. Diese erfolgt auf einmal in einem Sprung gleichsam, wie sich die Schwimmer nach der Strandung auf seinen Befehl ins Meer werfen.

Der Schiffsführer, Master oder Kapitän, wie wir ihn nennen wollen, hat gerade in diesen kritischen Stunden mit rücksichtsloser Strenge seine Autorität geltend zu machen, wenn er eben der Mann ist, der er sein soll und seiner schweren Aufgabe gewachsen ist. Fast scheint es uns, als hätten wir ihn bis zur Verankerung des Fahrzeuges zu kräftig vor unsern Augen gesehen, doch dürfen wir bis zu diesem Zeitpunkt nichts zurücknehmen, da immer getan wurde, was unter obwaltenden Umständen und mit den zur Verfügung stehenden Mitteln tatsächlich möglich war. Mehr kann auch von einem ganzen Seemanne nicht verlangt werden. Sollte er nun in dieser Stunde, da ihm die Erhaltung des Schiffes zur Unmöglichkeit geworden war, vielleicht sein Alles verloren sah, zusammenbrechen, die Spannkraft körperlicher und geistiger Kräfte erlahmt sein? Wir finden ihn nicht an der Stelle, dahin er gehörte, als der Centurion die Back betrat und Befehle erteilte, ruhig, als stünde er nicht auf dem Vorderteil eines Wracks, sondern auf festem Grund vor der Front seiner Soldaten.

Auch als die Seeleute sich mit dem Boote zu schaffen machen, sehen wir weder den Schiffer noch einen der Steuerleute, eine so schwierige und so wichtige Arbeit anordnend und leitend. Wäre dies geschehen, so konnte kein Mißverständnis über die Zweckmäßigkeit des Bootmanövers aufkommen; der Grund war auch in wenigen klaren Worten von ihrer Seite leicht anzugeben und konnte nicht mehr als Vorwand genommen werden. Gerade weil dies nicht geschah, weil die Passagiere keinen Befehl vernahmen, konnte es ihnen nicht anders als Vorbereitung zu pflichtvergessener Desertion erscheinen. Kein laut erteilter Befehl, den gewiß alle vernommen hätten, kein Offizier zur Stelle, der anordnete und leitete, das ist sehr schwerwiegend für die ganze Besatzung. Sie wollten Anker vorn ausbringen, antworteten sie auf die Frage des Paulus. So ganz unbegreiflich wäre eine derartige Anordnung bei anderer Verfassung des Schiffes nicht gewesen. Bei einer günstigen Veränderung des Windes konnten sie dasselbe herumholen wollen u. s. w. Alle Möglichkeiten, die weiter angeführt werden, möchten scheitern samt und sonders an dem trostlosen Zustand des Fahrzeuges, das auch beim Nachlassen des Sturmes und bei Veränderung der Windrichtung unfähig war, sich wiederum auf See zu wagen. Da aber kaum Anzeichen hierfür vorhanden waren, konnte dies alles nicht fruchten, ritten sie doch vor ihren vier Ankern so günstig, wie die Verhältnisse es gestatteten. Jede Veränderung vor Tagesanbruch konnte nur eine ungünstigere Situation schaffen. Falls noch weitere Anker und Kabel vorhanden waren, was kaum wahrscheinlich ist, so waren solche zur Verstärkung nach hinten auszubringen. Dies wäre recht ver-

ständlich, zumal wenn sie in Furcht sein konnten, es möchten die Anker schlipfen.

Hier entsteht allerdings die Frage, ob es überhaupt möglich gewesen wäre, ein mit Anker und einem Teil des Kabels belastetes Boot gegen den heftigen Wind und die Wogen bis zu der Stelle aufzurudern, wo die übrigen Anker im Grunde hafteten. Es ist das kaum glaublich und sie sagten auch nichts davon, sondern im Gegenteil vom Ausbringen vom Bug aus. Daher die große Unwahrscheinlichkeit ihres Vorwandes, der leider einer nur auf Nichtkenner berechneten Ausflucht ähnlich ist. Es wurde noch geltend gemacht (und wir wollen nichts unterdrücken, was unseres Wissens irgendwie zu ihren Gunsten sprechen könnte), es möchte beabsichtigt gewesen sein, das Schiff durch Herumschwingen der Küste näher zu bringen und durch Loten sich Gewißheit zu verschaffen über die Tiefenabnahme, woraus sich weitere Schlüsse ergeben hätten. Diese Wißbegierde konnte aber leichter und auf weniger gefährlichem Wege befriedigt werden. Ohne Mannschaft hielt sich das Boot an der Schiffsseite kurze Zeit ganz tüchtig, der Sturm hatte daher zweifellos etwas nachgelassen und die größte Gefahr für das Schiff, nämlich die, vorzeitig in Trift zu kommen, war wenigstens zur Zeit nicht vorhanden. Bemannt konnte also das Boot eine Tiefenmessung voraus, wenn eine solche notwendig schien, leicht ausführen. In der Nacht war auch dies nicht wohl angebracht; besser war es am Morgen zu erwarten. Das Herumholen des Schiffes in der Nacht war zwecklos, und wenn nicht ein zweites Ankergeschirr mit den Kabeln vorhanden war, äußerst riskiert, weil das Fahrzeug in Trift kommen konnte und dann ohne Lenkung mit der Mehr-

zahl der Personen rettungslos verloren war. So viel konnte ein vernünftiger Mann nicht wagen, um im besten Fall sogar wenig zu erreichen. Wir erhalten nur die eine Gewißheit: das Boot konnte sich in der See halten, daraus sich ohne weiteres der Schluß einer bedeutenden Abnahme der Sturmstärke und der Wogenhöhe ergibt. Damit sind wir noch nicht ganz zu Ende. Versuchte der Schiffer nach der vorläufigen Sicherung des Fahrzeuges eine kurze Zeit auszuruhen, so mußte ein Steuermann den Befehl übernehmen. Daß dies nicht geschah, ist im höchsten Grade befremdend. Von dem Kaufmann oder Schiffherrn, dem die Fracht gehörte, ist ebenfalls nicht die Rede. Dies ist leichter begreiflich. Die Ladung ist zum größten Teil im Meer, der Rest sowieso ohne Wert. Die Vorgänge an Bord können für ihn aber doch nicht alle Bedeutung verloren haben. So gut wie die andern hat er schließlich noch ein Leben zu verlieren oder zu retten. Ist er möglicherweise auch Eigentümer des Schiffes, so hat er auch die Pflicht, in einer so wichtigen Angelegenheit wie beim Niederlassen des Bootes etwas mitzureden, da möglicherweise die Bergung seiner Person von dem Besitz des Bootes abhängen kann. Auch er tut und sagt nichts, läßt nur andere nach ihrem Belieben handeln.

Das alles ist wirklich auffällig. Wir konnten nichts beibringen, das die Vorkehren der Seeleute irgendwie zu erklären vermochte, ihr Tun von einem ihnen erteilten Befehl abhängig erscheinen ließe. Wäre ihnen ein solcher gegeben worden, so hätten sie sich vor Paulus darauf berufen und zur Erhärtung den Schiffer herbeigeholt. Sie haben es nicht getan, folglich auch keinen derartigen Befehl erhalten, der sich vor einsichtigen Män-

nern rechtfertigen konnte. Hatten sie vielleicht nur eine Weisung erhalten, die sich hinter einem Vorwand notdürftig verbergen mußte? Lukas hat die schwerste Anklage gegen die Seeleute erhoben, Paulus mit seinem Worte dieselbe im voraus fest begründet und die Soldaten, die Wahrheit derselben erkennend, haben rasch und entschlossen eingegriffen. In Lee von Claudus war mit vieler Mühe das Boot geborgen worden. Jetzt, nahe der Küste, war dasselbe von noch weit größerer Wichtigkeit als damals. Dennoch zauderten sie keinen Augenblick, lieber dasselbe preiszugeben, als zur Rettung verhältnismäßig weniger Personen gebrauchen zu lassen. Paulus hinderte sie mit keinem Wort. Die Seeleute mochten einsehen, daß ihr Vorgehen zu durchsichtig gewesen war, sie ließen die Soldaten ohne Widerstand gewähren. Letztere waren allerdings bewaffnet und in der Übermacht. Wären aber die Seeleute in ihrem Recht gewesen, so würden sie dennoch Widerstand geleistet, Centurion und Schiffer sie unterstützt haben. Wir sind noch weit von einem jener schrecklichen Augenblicke, da die Menschen, einzig vom Selbsterhaltungstrieb gelenkt, blind und wahnwitzig wüten, sich und andern das Verderben bereiten. Noch sind sie überlegend, klar im Urteil, jedem vernünftigen Befehl gehorchend, der überlegenen Einsicht den eigenen Willen unterordnend. In dieser Zeit aber vernehmen wir keinen derartigen Befehl, nur erst im letzten Augenblick, als kein Vorgesetzter Aufklärung über das verdächtige Treiben der Seeleute gab, mußte, um größeres Unglück zu vermeiden, Paulus selbst eingreifen, dessen Aufgabe es gar nicht gewesen ist. Das Aussetzen des Bootes konnte gar nicht etwa sehr rasch oder geräuschlos vor sich gehen. Da nichts

als die vereinte Kraft zur Verfügung stand, mußte ein Teil der seitlichen Verschanzung weggenommen und das Boot beim Überholen des Schiffes hräftig in die See geschoben und mit zwei Bottauen an die Schiffseite geholt werden. Das alles erforderte Zeit, verursachte Gestampf und Lärm. Bei aller Vorsicht war auch nicht zu vermeiden, daß das Boot an die Schiffseite schlug. Wer nicht geradezu taub war, mußte es hören und jeder Schlag an die Seite des fast leeren Rumpfes mußte einen aus dem Schlafe aufwecken. Wir zögern nicht, so leid es uns persönlich ist, das schwere Urteil des Lukas vollinhaltlich zu bestätigen, mit der Ergänzung, daß auch andere darum wußten und für ihre eigene Person, falls das Manöver ohne Aufsehen gelänge, Nutzen zu ziehen hofften. Nach der Vereitelung aber hielten sie sich begreiflicherweise fein still.

Morgenfeuer auf Melita. Häufiger als in den Sommermonaten weht der Scirocco auf Malta als feuchter, stürmischer Südost im Spätherbst. Er bringt eine fast unerträgliche beängstigende Hitze. Zum Glücke für diejenigen, welche nicht mindestens auf die Anhöhen zu flichen vermögen, dauert er selten über drei Tage. Oft wird er von Stillen gefolgt mit noch weiter steigender Quecksilbersäule der Thermometer. Trotzdem ist die Hitze dabei weniger drückend. Diese Übelstände in dem sonst im allgemeinen gleichmäßigen Klima Maltas werden von Militärseefahrern aus dem Norden schwer empfunden und von Reisenden in hinreichend drastischer Weise geschildert. Nordwest- und Nordostwinde bringen bei gewöhnlicher Stärke angenehme Kühlung und die Mitteltemperatur des Monats Oktober ist 22° C. Bedeutende Temperaturstürze sind nicht sehr häufig und für

Menschen, die ein Dach über sich haben, leicht hinzunehmen. Es ist daher für viele nicht ganz leicht einzusehen, wie unter solchen Verhältnissen Menschen frieren könnten. Zur Erklärung nehmen sie ihre Zuflucht entweder zu einem ganz außergewöhnlich tiefen Fall der Temperatur, oder suchen sich eine andere Insel aus, etwa an der Küste von Dalmatien. Bevor wir näher auf den Gegenstand der Besprechung selbst eingehen, erlauben wir uns einige Abschweifung nach Zeit und Raum.

Zur Zeit Cäsars war den Bewohnern Helvetiens gerade genug von dem schönen Südgallien zu Ohren gekommen, daß sie auszuwandern beschlossen. Sie legten ihre Wohnstätten in Asche, wurden aber in fernem Land durch den großen Feldherrn und die überlegene Kriegskunst der Römer in blutiger Schlacht überwunden. Der Rest kehrte zurück. Bei dem heutigen Genf war ihnen der Durchzug durch das Land der Allobrogen verlegt worden. Die Römer konnten solch unruhige Gäste in der herrlichen Provinz nicht dulden. Das ist begreiflich. Einem andern Gast aber konnten sie den Durchpaß durchs Rhonetal nicht verlegen und dessen Einbruch in die vielbesungene Landschaft nicht wehren. Viele alte Schriftsteller erwähnen die gefürchteten Eigenschaften dieses Nordwindes, des Mistral. Er kühlt die erhitzten Luftschichten so rasch ab, daß alle Lebewesen selbst bei einer Temperatur von 15° C. das Gefühl der Kälte haben.

Als die österreichische Nordpolarexpedition ausgerüstet wurde, bildete die Auswahl einer geeigneten Mannschaft eine Hauptsorge. Nach allgemeiner Ansicht waren hierzu die Seeleute des Binnenmeeres nicht

empfehlenswert. Viele wiesen nach Norden, wo gewiß tüchtige Kräfte zu finden sind. Die Führer schweiften aber nicht weit. Sie wählten Matrosen von der dalmatinischen Küste und die in den Stürmen der Bora erprobten Seeleute hielten tapfer Stand im arktischen Winter.

Die Malteser dagegen waren bei der Blockade von La Valetta sehr erstaunt, als die englischen Schiffe auch im Winter auf See aushielten und keinen Seehafen aufsuchten.

Im Sommer 1904 lagerte ein großes Luftdruckgebiet von außergewöhnlicher Stabilität über ganz Mitteleuropa. Der Himmel schien ehern verschlossen. Die andauernd heiße Witterung wirkte auf den Ebenen bei geringer Abkühlung in den Nächten geradezu erschlaffend. Nordwinde wie der regenbringende Südwest prallten ab, als wäre diese Insel starken Luftdruckes solid und unbeweglich. Als dieser Wall endlich durchbrochen wurde und nur erst stellenweise an drei Tagen nacheinander der Himmel bedeckt war und zeitweise Regen fiel, war der Umschwung, obschon nicht plötzlich eintretend, doch recht empfindlich. Wie der im Süden wohnende Nordländer, der lange keine „schneebehang'ne Tanne" mehr gesehen hat, ordentlich Sehnsucht nach einer weiten Schneedecke und einer glatten Eisfläche hat und sich bei erster Gelegenheit einmal wieder gehörig durchwintern läßt; so machte mancher den Versuch an sich, den Regen nicht nur zu hören und zu sehen, sondern ihn tüchtig zu fühlen, d. h. sich wieder einmal ganz gehörig durchregnen zu lassen. Auch bei mäßigem Wind empfand man rasch nach der Durchnässung der Kleider ein starkes Kältegefühl und war recht froh, in

einen windgeschützten Raum und in trockene Kleider zu kommen. Und doch wies das Thermometer im Regen draußen auf 12° C. Das mag genügen.

Die Seeleute waren wohlerfahrene, in ihrem Berufe gutgeschulte Männer. Sie waren aber eben doch Sommerfahrer, die leicht geneigt waren, nach dem Schutze einer Insel, einem einigermaßen tauglichen Ankerplatz und schon sehr früh nach einem Winterhafen auszuspähen. Es fehlte ihnen weder an praktischer Erfahrung noch an persönlichem Mut, wohl aber an der sturmerprobten Wetterhärte, welche wir an den kühnen Normannen bewundern. Sowohl die Galeeren der Johanniter als diejenigen ihrer Feinde, der nordafrikanischen Seeräuber, fürchteten die See um Malta nach Schluß der gewöhnlichen Schiffahrtszeit, während dieselben Männer sonst verwegen und tollkühn, tapfer und heldenmütig waren, was sie hier als übermäßig vorsichtig erscheinen läßt. Die Soldaten und übrigen Passagiere kamen von der heißen syrischen Küste nach vieler Unbill in dieses westliche Meer und an die Küste von Malta. In diesem Zeitpunkt waren die meisten sehr erschöpft durch Aufregung, Schlaflosigkeit und Mangel an geeigneter Nahrung. Das verhältnismäßig warme Meerwasser, bei gleichzeitiger Anstrengung unter Ausschluß des erkaltenden Windes, ließ kein Kältegefühl aufkommen. Dieses stellte sich beim Betreten des Ufers mächtig ein. Die wenigen Kleidungsstücke klebten am Körper und erkälteten denselben mehr, als daß sie ihn vor dem kalten Regen schützten. Wir brauchen demnach keinen andern Temperaturfall anzunehmen, als er stets bei einem heftigen Nordoststurm sich einstellt. Alle Bewohner, die in Hütte oder Villa, auf Stroh oder weichen Betten die Nacht durch gut geruht

hatten, freuten sich über den reichlich fallenden Regen, der ihre Saaten erquickte und gutes Gedeihen verhieß. Nachdem sie ihr Frühstück verzehrt, konnte ein Gang in die Bucht hinunter nicht schaden, umsoweniger natürlich als von dort her eine Nachricht eintraf, die ihre Neugierde mächtig erregte. Dort sahen sie mit eigenen Augen die Bestätigung derselben und konnten sich sehr wohl, wenigstens einigermaßen, in die Lage der Heranschwimmenden denken. Ihr Mitgefühl wurde rege, waren doch jene Menschen viel ärmer als der Geringste unter ihnen. Sie wußten aber auch gleich ohne langes Ratschlagen, was vor allem not tat. Stärkungsmittel konnten nicht so rasch und in ausreichender Menge herbei geschafft werden. Sobald die Leute nur etwas ausgeruht und erwärmt waren, mußten sie doch unter ein schützendes Dach geleitet werden. Dort erst konnte ihnen leibliche Stärkung und Streu zur notwendigen Ruhe geboten werden. Was sie taten, ist daher durchaus nützlich, angemessen und verständig und für uns ebenso glaubwürdig als verständlich. Eine gegenteilige Ansicht kann nur im Schlafrock beim Morgenkaffee oder etwa auf Malta selbst von diensttuenden Leuten in Uniform beim Wehen des Scirocco ausgeheckt werden.

Wir aber wissen den Melitenern zur Stunde noch Dank, daß sie im stürmischen Nordost den armen Fremdlingen zum Empfange ein hochaufflammendes Morgenfeuer anfachten und unterhielten.

Die menschenfreundlichen Barbaren. Wir würden an Stelle von Barbaren gerne lesen: die Bewohner. Das Wort steht aber nun einmal da und es ist nicht angezeigt, leicht darum herumzugehen oder es mit einem

einzigen Satze umzudeuten, weil ernste Forscher daran Anstoß nahmen. Ja es wurde kräftig benutzt, die Ansicht zu stützen, es sei der Schiffbruch des Paulus an der Küste der dalmatischen Insel Meleda zu suchen. Diese Meinung ist zwar mit Gründen erdrückender Schwere so zurückgewiesen worden, daß sie kaum mehr ernsthaft zu nehmen ist. Wenn wir aber nicht alles wegräumen, was gegen unser Melita (Malta), südlich von Sizilien gelegen, mit einiger Aussicht auf Erfolg geltend gemacht werden kann, so möchte leicht noch eine weitere Insel in Vorschlag gebracht werden, deren früherer Name einen ähnlichen Klang hatte. Der Einwurf gegen die untunliche Bezeichnung der Bewohner von Melite oder Melita als Barbaren war in seiner allgemeinen Form gewiß berechtigt. Beizufügen ist, daß die Männer, welche daran Anstoß nahmen, den Begriff durchaus nicht etwa so eng faßten, als sollte damit der soziale Zustand eines weit in der Kultur zurückgebliebenen Volksstammes bezeichnet werden. Gleichwohl konnten sie aus der Geschichte Melitas nachweisen, daß auch so die Bezeichnung wenigstens ungerecht sei. Da nun dieses Wort ohne Berücksichtigung seiner Anwendung im Zusammenhang als von Paulus selbst herrührend aufgefaßt wurde, erschien es doppelt hart und auf die Bewohner insgesamt nicht passend. So geschrieben hat aber nicht Paulus, sondern Lukas. Für diesen gebildeten Mann, der auch in höhern Kreisen der Gesellschaft zwanglos verkehrte, waren die ihm wenn auch noch so hilfreich und freundlich entgegentretenden Bewohner eben doch Barbaren. Sie verstunden weder griechisch noch römisch (sonst hätte ja Julius mit ihnen gesprochen), waren von niederer Herkunft

nach Art und Aussehen, daher konnten sie auch nicht als Melitener oder Melitaner bezeichnet werden. Er ließ ihnen im weitern volle Anerkennung zu teil werden, was bei der sonstigen Knappheit seines Berichtes um so schwerer wiegt. Er will also, weit entfernt von jeder Geringschätzung, sie in aller Kürze als ungebildete, einfache Landarbeiter Melitas bezeichnen, die im Dienste eines Herrn dessen Güter bebauen und sie damit in Gegensatz stellen zu Griechen, Römern und Juden. Paulus hat später in Rom den Reisebericht seines vornehmen Gefährten ohne Zweifel gelesen, und wenn er auch eigenhändig nicht so geschrieben oder diktiert hätte, doch vom Standpunkt des Lukas aus und im Zusammenhang der Darstellung keinen Anstoß daran genommen. Das Wort im weitern Sinne bezeichnete und bezeichnet noch jetzt einen unwissenden oder unhöflichen Menschen, daneben allerdings auch roh und selbst grausam, je nach der Anwendung.

In jener Zeit, allerdings weniger häufig als noch früher, bezeichnete es auch Fremdlinge, Leute eines andern Stammes. Lukas war also vollkommen berechtigt, diese Bezeichnung zu gebrauchen, er konnte ja nicht denken, daß seine Leser ihn mißverstehen könnten. Das geschah zu seiner Zeit auch nicht und auch wir müssen den Begriff enger fassen, wenn wir ihn zu tadeln Grund finden wollen. Das wäre aber nicht nur ungerecht, sondern bewußt irrig. Die Zugehörigkeit zum Römerreich, die ja auch im Osten, wenigstens den Gebildeten, allgemein bekannt sein mußte, änderte an der Stammes- und Sprachverschiedenheit nichts oder wenig. Das Volk war zu lange unter verschiedenen Herrschern gestanden, als daß es sich in seiner Masse auf heimischem Grund

von Sitten oder Sprache der Väter entfernt hätte, diejenigen Familien und deren Häupter ausgenommen, welche durch ihren Beruf (Seefahrer, Kriegsleute, Gelehrte) ihre politische Stellung (Landesväter, Richter, Gesandte an fremde Machthaber) oder ihren Reichtum und ihre Verbindungen, freiwillig oder gezwungen, fremde Sprache und Sitten sich zu eigen machten.

Bevor wir diese Fremdherrschaft und ihre verschiedenartigen Einflüsse vor dem Jahre 62 auf das Inselvolk rasch überblicken, sei nur hier eine kurze Abschweifung gestattet. Es betrifft dieselbe die Furcht vor vermeintlichen Barbaren. Nachdem Napoleon die Insel Malta, nach deren Besitz es insbesondere auch England und Rußland gelüstete, den Johannitern mit stürmischer Hand entrissen und die Ritter nach Hause gesandt hatte, blieb es auf der Insel nicht ruhig. Viele Bewohner erhoben sich gegen die französische Besitzergreifung. Sie wurden von England unter dem Vorgeben, sie an Sizilien zurückzustellen, unterstützt, besonders klug und kräftig unter Ball nach der Vernichtung der französischen Flotte durch Nelson. Rußland durchschaute die Absichten Englands und erklärte ebenfalls, Truppen nach Malta senden zu wollen. Die Nachricht hiervon ließ Nelson rasch nach Malta übermitteln. Sie rief Bestürzung und Schrecken unter den Maltesern hervor, da ihnen das Wort Russen gleichbedeutend mit Barbaren war. Das also im Anfang des vorigen Jahrhunderts.

Die Fremdherrschaft dauerte, je nachdem wir die Besitznahme durch die Phönizier auf 1500 oder wahrscheinlich erst um 1300 v. Chr. ansetzen, über $1^1/_2$, resp. $1^1/_8$ Jahrtausend. Dieses hochbegabte Handels- und Kolonisationsvolk hatte die Insel nicht allein am

längsten (gegen 600 Jahre) im Besitz, sondern übte durch seine Kolonien den nachhaltigsten Einfluß aus, der sich nicht mehr verwischen ließ. Dies um so weniger, als die Insel auch zur Zeit der Griechenherrschaft stets unter dem Einfluß von Karthago (bis zu seiner Zerstörung) blieb. Ob die Griechen sich um das Jahr 736 mit Gewalt der Insel bemächtigten oder sich friedlich einnisteten, ist umstritten. Letztere Ansicht stützt sich hauptsächlich auf einige Münzen, welche sowohl phönizische als griechische Aufschriften tragen. Sie erweisen die gleichzeitige Anwesenheit beider Völker auf der Insel oder mindestens die Achtung vor der Sprache der Bewohner. Die Griechen gaben der Insel nicht nur den Namen, sondern auch eine gänzlich umgestaltete Regierungsform, wobei die Bewohner zu einiger Selbstverwaltung gelangten, derer sie sich noch in späterer Zeit gut erinnerten und wozu sie unter den Römern wieder gelangten. Die griechische Sprache hatte in den 200 Jahren der griechischen Herrschaft einige doch kaum tiefe Wurzeln unter der Landbevölkerung gefaßt. Der Hauptgrund war die totale Verschiedenheit der Volkssprache von dem Griechischen, zum Teil auch die Nähe des mächtigen Handelsstaates Karthago und seiner Kolonien. Als die Karthager etwa ums Jahr 500 v. Chr. in Besitz der Insel gelangten, wurde das Vorhandene von griechischer Sprache und Kultur durch die rauhen und rücksichtslosen Herrscher zum größten Teil weggefegt. Dazu war auch die gegen 300 Jahre dauernde Herrschaft vollkommen ausreichend. Karthagos auswärtige Erwerbungen und Kriege mittelst Söldnertruppen wie die Anlockung von Verbündeten durch Geldspenden erforderten große Summen. Die Steuerlast auf der er-

oberten Insel war deshalb eine sehr drückende, willkürliche, und die Eintreibung eine brutale. Einsichtige Männer schauten wohl schon lange sehnlichst nach Erlösung aus dem Joche und erwarteten eine solche nur aus dem Wachstum römischer Kraft, bei gleichzeitiger Schwächung Karthagos. Melite war nicht nur gänzlich erschöpft, sondern durch die Kriege auch teilweise entvölkert und ließ sich daher nicht erst von Rom als ein ihm notwendiger Stützpunkt erobern, sondern die Meliter unterwarfen sich wahrscheinlich bei erster günstiger Gelegenheit freiwillig (Anfang des zweiten punischen Krieges). Dadurch erhielten sie, wenigstens etwas später, ihre Selbstverwaltung wieder zurück. Vorher aber wurde die unglückliche Insel noch einmal schwer heimgesucht. Wie eine Sturzwelle über ein hart mitgenommenes Schiff, wie ein Heuschreckenschwarm über eine duftige Getreideflur kamen die Scharen Massinissas daher und nahmen mit, was Steuern und Krieg noch zurückgelassen hatten. Solche Todeswunden vermochten erst im Laufe einer langen Epoche zu vernarben. Während der Republik war für Melita nicht mehr zu erwarten als kräftiger Schutz gegen äußere Feinde. Der emsige Fleiß der wieder zunehmenden Bevölkerung mußte vorerst mit eigener Kraft für das Notwendigste aufkommen. Tempel, öffentliche Bauten und Villen der Bewohner stammen aus der spätern Kaiserzeit. Die Herrschaft Roms über die Insel dauerte nach dem Schiffbruch des Paulus noch bei 400 Jahren. In diesen großen Zeitraum ist der zunehmende Wohlstand, der noch spätere Reichtum Melites zu verlegen. In der von uns besprochenen Zeit war erst der Grund dazu gelegt; auf diesem konnten die Spätern sicher bauen, bis neue Völker-

stürme hereinbrachen. In keinem Lande der Erde wirken Zerstörung, Verödung und Entvölkerung so stark wie in Gegenden, wo die dürftige Ackerkrume zumeist durch Menschenfleiß erzeugt, Wasservorräte in der Trockenzeit fast ausschließlich in künstlichen Zisternen sich finden, oder wo der Anbau nur durch ein künstliches Kanal- und Bewässerungssystem ermöglicht wird. Werden diese Werke zerstört, die Bevölkerung dezimiert und ihr alle Hilfsmittel geraubt, dann sind wir nur zu leicht geneigt, die verödeten, einst reichen Ertrag liefernden Gegenden einer klimatischen Veränderung zuzuschreiben.

Auf Malta gab es keine Kanäle und Berieselungsanlagen zu zerstören. Sobald aber Zisternen und Umfassungsmauern von Gärten und Feldern zusammenstürzten, war die Verödung ebenso vollkommen und erforderte andauernden Fleiß zur dürftigen Wiederherstellung. Das Erdreich war durch die Regengüsse weggeschwemmt und mußte mühsam für jedes kleine Feld wieder herbeigeschafft werden, soweit dies überhaupt noch möglich war. Aus dieser Zeit stammt wohl die Überlieferung, es sei die meiste Erde anfänglich in Sizilien geholt worden. Wird dies jetzt auch ins Gebiet der Fabel verwiesen und werden wir anschaulich belehrt, wie es jetzt geschieht, so stehen wir doch vor Rätseln. Der Krieg hatte natürlich die kräftigste Mannschaft aufgezehrt, und zwar bei seiner Dauer Generationen hindurch. Wir begreifen daher nicht, wie das geschwächte Völklein all die Hindernisse überwand. Wüßten wir nicht, daß sie auch der Fahrzeuge beraubt und lange außer stande waren, solche mit eigenen Kräften zu erstellen oder zu erwerben, so würde uns

jener Transport nicht so unwahrscheinlich vorkommen. Doch die Menschheit ist zähe, sie krallt sich fest an das eigene Landbesitztum, und wäre es selbst ein halb entblößter Fels. In dieser trüben Zeit, welche weit über das Jahr der Zerstörung Karthagos hinabreicht, war auch das geistige Gut eng beschnitten worden. Im härtesten Kampf um die Existenz werden alle Kräfte und Fähigkeiten für das Zunächstliegende in Anspruch genommen. Es muß schon ein guter Kern in dem Volke stecken, wenn dasselbe nicht versinkt, sich unter günstigeren Verhältnissen wieder zu heben vermag. Das ist der Fall mit den Bewohnern von Melite. Zur Zeit des Schiffbruches waren diese, wenigstens im Nordosten der Insel, noch nicht so weit vorgerückt wie etwa einige Jahrzehnte später. Wir finden den reichen Publius im Besitze bedeutender Güter daselbst. Seine Mittel erlaubten es ihm, das Land zu erwerben und durch Lohnarbeiter in Stand zu stellen und zu bebauen. Der erste Schritt ist getan. Bei Ausdauer und Sparsamkeit werden ihnen auch die zwei weitern gelingen: zuerst einen Teil gegen Natural- oder Barabgabe auf eigene Rechnung zu bebauen, sodann durch eine einmalige Entschädigung oder anderweitige Verpflichtungen zu erwerben. Einmal mit einem Ziel im Auge, wird der Mensch erfinderisch. Was dem Einzelnen nur schwer möglich, wird einer ganzen Sippe viel leichter. In den Zeiten, da die Männer nicht alle mit Feldarbeiten zu tun haben, gehen einzelne periodisch in die Städte nach lohnendem Erwerb. Andere Glieder widmen sich der Seefahrt oder dem Handel und legen den Verdienst oder Gewinnst in heimischem Besitz an. Frauen und Töchter widmen sich neben den häuslichen Geschäften sogar einer Haus-

industrie, der Weberei, die später zu hoher Blüte gedeiht und deren Produkte in Rom als hochgeschätzte Luxusartikel von der vornehmen Welt teuer bezahlt werden.

Auf diesem harten, aber zukunftfrohen Wege finden wir um die erwähnte Zeit noch eine große Zahl, wohl die meisten der Bewohner. An ihrer Ausbildung hatten sie noch nicht soweit arbeiten können, daß sie nicht nach Abstammung, Sprache und Sitten dem Lukas als sehr fremdartige Menschenwesen, mit Recht vielmehr als Afrikaner denn als Griechen oder Römer, folglich als Barbaren gelten mußten.

Diesen Leuten mochten aber auch die Fremdlinge recht merkwürdig, wohl auch, da sie sich nicht in kleidsamem Gewande zeigten, fast etwas komisch vorkommen. Die Ankömmlinge boten (wenn schon von den Soldaten und den Matrosen abgesehen wird) in der nicht sehr zahlreichen Gruppe des Paulus eine reiche Musterkarte von Völkertypen dar von verschiedenen Küstenländern des innern Meeres. Es waren allesamt (mit Ausnahme des Julius) Nichtrömer und gehörten doch gleich ihnen als Untertanen dem römischen Weltreiche an. Wäre es den Melitern nicht sonst schon durch weitgereiste, weit in der innern See herumgeworfene Landsleute zu Ohren gekommen, sie hätten es hier, ohne deren Sprache zu verstehen, aus vielen Merkmalen entnehmen können. Inmitten stund Paulus von Tharsus in Cilizien, ein Jude nach der Abstammung, was sich nicht verkennen ließ, nahebei der ebenfalls weitgereiste Lukas, der Syrer (?) und Aristarch, der Macedonier von Thessalonika, also von einer Küste diesseits der Meerengen, welche Europa von Asien trennen. Durch den

Schiffer war der östliche Teil der afrikanischen Küste und zugleich die größte Handelsstadt der Welt seit der Zerstörung von Karthago vertreten. Die Wiedererstehung der letztern Stadt machte sie bereits wieder zur Rivalin Alexandriens. Der Beruf dieses Schiffers führte ihn wie seine Steuerleute an viele Küsten und sie waren eigentlich Allerweltsbürger ohne dauernden Aufenthalt an einer Stelle des weiten Reiches. Die einfachen Landleute wußten aber auch, daß einzelne besonders veranlagte oder von der Sonne des Glückes angelächelte Insulaner die engen Fesseln längst abgestreift hatten und zu Reichtum oder hohen Ehren gelangt waren. Allerdings waren es noch Ausnahmen, von ihnen strahlte aber doch schon ein Abglanz auch auf sie zurück und die erworbenen Güter wurden bei der angebornen Liebe zu der Felseninsel auch schon dazu verwendet, den im harten Anlauf noch Zurückgebliebenen emporzuhelfen. Als solches Beispiel ist der mehrfach genannte Publius zu erwähnen, den sie den Ihrigen nannten. Aus weitzurückliegender Zeit mochte sich sogar die halb legendenhafte Kunde von einem Manne Namens Fossida erhalten haben, der Heerführer in Ägypten war. Dazu kam ein Freund Ciceros namens Aristosilus, der seinen Einfluß in Rom zweifellos für seine Heimatinsel geltend gemacht hatte. Neben ihm ein gleichzeitig in Rom lebender reicher Melitene, Diodorus, der bei seiner korrekten Verwendung seiner großen Einkünfte in seiner Art wirksam für Melite gewesen sein wird. Neben diesen ersten Größen mag es eine größere Anzahl nur in engerem Kreise bekannt gewordener Personen gegeben haben, die nicht so hoch zu klimmen vermochten, in ihrer Gesamtheit aber von

größerem Einfluß waren, weil sie der Masse der ärmern Bewohner durch Verwandtschaft oder Wohnort näher stunden und durch genauere Kenntnis der Verhältnisse planmäßig und wirksam einzugreifen vermochten. Wir überschauen rückwärts am Ende des julisch claudischen Kaiserhauses den fast endlos erscheinenden Pfad, welchen das Inselvolk aus der tiefsten Erniedrigung und in schier vollständiger Entkräftung zurückzulegen hat, bis es endlich aufatmen kann und eine frohere Zukunft vor sich sieht. Eine stattliche Anzahl von Pionieren ist schon vorausgeeilt und erweckt das zurückgebliebene Gros nicht allein durch ermunternden Zuruf, sondern sendet auch Hülfe für die Bedürftigen, damit auch diese rascher vorwärts kommen mögen. Alle haben in der Zeit der Not gelernt, sich eng aneinander zu schließen, und bewahrten damit auch in ihrer überwiegenden Mehrzahl ihre Eigenart, so daß sie den Fremdlingen ein Rätsel waren.

Das Felseneiland war ihnen in jeder Beziehung ein rings meerumspültes Stück Afrika, ein östlicher Außenposten der Halbinsel, darauf Karthago als Handelsplatz ersten Ranges im Römerreich aufs neue sein Haupt erhob. Schon die ältern Karthager waren den Griechen mehr als unangenehm, weniger ihrer Rivalität zur See, als vielmehr ihrer abstoßenden Charakterzüge wegen. Punische Verschlagenheit, List, Heimtücke und Geheimkrämerei über die Erfolge ihrer Fahrten außerhalb der Säulen waren an allen Küsten bekannt. Schon im Scylax werden die Phönikier Barbaren im strengen Sinne des Wortes genannt, den Griechen waren es später die Karthager ebenfalls in der nämlichen Auffassung. Ihre Härte und Rücksichtslosigkeit selbst gegenüber unter-

worfenen Stammverwandten wurden bereits erwähnt. Mit Ausnahme des Seehafens war die Abgeschlossenheit eine weitestgehende, der Erhaltung des Hergebrachten und Anererbten ungemein günstige. Selbst diejenigen, welche mit Griechen und Römern in nähere Beziehung traten, wurden von fremder Kultur nur belehrt, sehr oft nicht einmal zu ihrem Vorteil. Die fleißigen Landbebauer blieben wenigstens bei ihren einfachen Sitten und Gewohnheiten. Außer Tempelruinen und gelegentlichen Fundstücken war aus der Zeit der griechischen Herrschaft nichts erhalten, auch nichts in Schrift, wenige Spuren in der Sprache. Die Körpergestalt war durchaus punisch, nicht hochgebaut, eher kurz, doch muskelkräftig, in den Augen der Fremdlinge den Nordafrikanern der nahen Küsten gleichgestellt. Punier also, durch harte, friedliche Arbeit unter dem äußern Machtschutze Roms, zwar in bescheidenen Verhältnissen lebend, doch zufrieden; die zähe Ausdauer, dieses große Vatererbe, trug reiche Zinsen. Ohne eigene Literatur und noch ohne Kenntnisse der reichen Schätze ihrer großen Verbündeten konnten sie einem Lukas nichts anderes sein als Barbaren von ungewöhnlicher Hülfsbereitschaft und Menschenfreundlichkeit.

Die Zahl der Geretteten. Die verschiedenen Handschriften berichten einmütig zu unserer Beruhigung, es sei sowohl bei dem Schiffbruch als bei der Rettung an Land kein Menschenleben zu beklagen gewesen. Unwillkürlich denken wir an die weit furchtbarere Katastrophe, welcher das nach demselben Ziele strebende Schiff, an dessen Bord sich der jüdische Geschichtsschreiber Josephus befand, in der offenen adriatischen See zum Opfer fiel. Es geschah dies vielleicht in dem-

selben Sturme, der das Schiff des Paulus auf die maltesische Küste warf. Dort wurde nur ein Bruchteil der sich an Bord befindenden Leute gerettet, indem sie sich, mit Schwimmgürteln versehen, die Nacht durch über Wasser erhalten konnten und am nächsten Morgen von einem andern Fahrzeug aufgefischt wurden. Demselben Geschick wäre bei längerem Verweilen im offenen Meer auch das jetzt gestrandete Schift des Paulus unrettbar verfallen gewesen und daher die Rettung aller Personen mindestens recht fraglich geworden. Doch wir wissen sie geborgen, es ist daher überflüssig, über andere Möglichkeiten zu grübeln.

Das mit den Wogen kämpfende, dem Strande zutreibende Schiff war bemerkt worden. Die Kunde verbreitete sich rasch durch Zeichen wie durch Zurufe und es sammelten sich die hier herum wohnenden oder vorübergehend beschäftigten Bewohner an der Küste nahe dem Strandungsorte. Es waren glücklicherweise keine Menschenfresser, sondern im Gegenteil Leute recht menschenfreundlicher Gesinnung, indem sie den erschöpft ans Land steigenden Schiffbrüchigen behilflich waren und ihnen ein großes Feuer auzündeten, daran letztere sich trocknen oder vielmehr bei dem frostigen Regen und Wind wärmen konnten. Strandholz war genügend vorhanden. Dieses konnte, durchnäßt wie es war, erst verwendet werden, wenn schon hinreichend glühende Kohlen vorhanden waren. Vorerst wurden Reisig und dürre Äste aufgeworfen. Beide Teile, sowohl Inselbewohner als Schiffbrüchige, hatten viele Fragen auf den Lippen, die Verständigung war aber schwierig; so vernahmen die letztern vorerst nur, daß die Insel Melita hieß. Das war schon sehr viel. Sie hatten erwarten

dürfen, nach einer der Inseln zwischen Sizilien und Afrika verschlagen zu werden. Die Insel Melita in der Hauptfahrstraße vom Osten nach den Küsten des westlichen Meeresbecken und so nahe dem wiedererstandenen Karthago konnte ihnen nicht unbekannt sein. Der Schiffer, Schiffsherr, Centurion und andere der Mannschaft wußten damit schon Bescheid, Ersterer, wenn nicht durch eigene Erfahrung von frühern Fahrten her, so doch durch mündlichen Bericht und seine Segelanweisungen.

Begreiflicherweise wurde Umschau gehalten, ob jemand aus ihren Reihen verloren gegangen, umgekommen sein möchte. Zur Freude aller wurde gefunden, daß die kleine Schicksalsgemeinde vollzählig anwesend sei. Die Kopfzahl war erstmals am frühen Morgen, bevor das Schiff seinen Ankerplatz verließ, ermittelt worden, wenigstens ist sie an dieser Stelle im Reisebericht zum ersten Male angegeben. In den Texten werden zwei verschiedene Ziffern genannt. Nach den einen Schriften betrug die Kopfzahl 276, nach andern nur 76. Ebenso viele waren also auch jetzt beieinander. Erstere Angabe ist im allgemeinen durchaus nicht so groß, daß sie selbst für jene Zeit angezweifelt werden dürfte, soll doch das obenerwähnte Schiff, welches im adriatischen Meere sank, sogar 600 Personen an Bord gehabt haben. Wir nennen diese Zahl nicht mit aller Bestimmtheit, weil Josephus gerne etwas hoch greift, doch darf sie, so bestimmt angegeben, nicht bezweifelt werden. Es handelt sich auch gar nicht um ein Bezweifeln der Lesart 276, sie ist zu sicher verbürgt. Ebenso sicher ist aber auch, wie leicht bei der griechischen Bezeichnung der Ziffern Fehler vorkommen können, und fügen

wir gleich bei, wie leicht ein Zahlzeichen mit einem andern ähnlichen Zeichen zu verwechseln ist. Hier nun sind aber die Zahlen nicht in Ziffern, sondern in Worten ausgeschrieben, wie wir auch zu tun pflegen, wenn dieselben jeder Veränderung möglichst entzogen werden sollen. Es handelt sich daher nicht um einen Flüchtigkeitsfehler, sondern um eine dem Schreibenden ganz bewußt verschiedene Angabe der Personenzahl an Bord des Schiffes. Gehen wir den Bericht rückwärts durch, so finden wir keine Angabe, welche auf eine Veränderung im Bestand Bezug hat. Eine kleine Verschiebung im Sinne der Zunahme kann in Myra angenommen werden, indem das von Alexandrien nach Italien aussegelnde, für lange Fahrt bestimmte Schiff wahrscheinlich eine zahlreichere Besatzung hatte als das von Cäsarea auslaufende adriamitische Fahrzeug. Diese Veränderung ist aber ohne Belang und hat für das Endergebnis keine weitere Bedeutung. Von Todesfällen oder sonstigem Verlust auf See vor der Zählung wird nichts bemerkt, was kaum unterlassen worden wäre. Ebensowenig lesen wir etwas von einer Desertion von Soldaten oder einem Entweichen eines Gefangenen (oder einem Zuwachs) an den Landungsstellen Sidon und Myra. Es kamen also unter dem Hauptmann Julius von der Augusteischen Kohorte in Cäsarea ebensoviel Passagiere an Bord des adriamitischen Schiffes, als sich in der St. Pauls-Bai auf dem alexandrinischen befanden.

Hierbei kommen die Nichtsoldaten nur mit einer kleinen Gruppe in Betracht, indem ausdrücklich bemerkt wird, man habe den *Paulus* und *einige andere Gefangene* dem Centurion Julius übergeben. Die Mannschaft, einschließlich Offiziere und Schiffer, mochte nun dreißig

Köpfe betragen. Sodann sind zu zählen die vornehmen Gäste auf dem Hinterdeck, also Lukas, der Kaufherr und Aristarchus. Auch der Centurione ist hier mitgezählt. An Soldaten ergaben sich demnach bei 30, respektive bei 230 Mann. Eine Entscheidung ist nicht möglich (sie hätte auch kaum auf uns gewartet, falls sie überhaupt möglich wäre). Es sind zwei etwas starke Centurien, die aus irgend einem Grunde wieder nach Rom versetzt wurden. Auch die Angabe eines einzigen Führers hat kaum etwas Auffälliges, indem derartige Verschiebungen im Kommando damals ebenso häufig vorkamen wie zu andern Zeiten. Wir können darin nur ein Zeichen hohen Vertrauens in die Fähigkeiten des Julius von Seiten seines Vorgesetzten erblicken. Die kleine Anzahl von Gefangenen, die nach Rom zur Aburteilung geführt wurden, verlangte allerdings keine große militärische Bedeckung und es müssen, wenn es zwei Centurien waren, andere als Sicherheitsgründe gewaltet haben.

Nun sind in dem Reisebericht noch einige Züge enthalten, die wir in dieser Erwägung über die Kopfzahl der Passagiere nicht übersehen dürfen. Bei der günstigen Gesinnung, welche der Hauptmann Julius für Paulus hegte und kräftig bewies, schloß er denselben durchaus nicht von den Soldaten ab. Soweit die Disziplin es gestattete, war der Umgang vielmehr, wenigstens auf dem Schiffe, ein durchaus freier. An Land allerdings mußte den Vorschriften nachgelebt werden. Diesen zu genügen, begleitete ihn deshalb auch ein Mann auf seinem Gange in Sidon. Für Julius wie für seine Untergebenen war Paulus ein angeklagter Römer, dem in Rom sein Recht werden sollte, durchaus nicht

ein Verbrecher, wenn er auch (ebenfalls nur an Land) die Ketten eines Gefangenen trug. Dieser Mann war in Jerusalem einem aufgeregten Volkshaufen entrissen und zu seiner Sicherung, wie um weitern Tumulten vorzubeugen, nach Cäsarea in Gewahrsam gebracht worden. Die Gründe dieser Aufregung konnte der Prokurator weder aus den vor ihm wiederholten Anschuldigungen seiner Ankläger, noch aus der Verteidigung des Paulus klar erkennen. Sie erschienen ihm haltlos, aus überreizter Schwärmerei entsprungen. Darin mußte ihn auch die Ansicht des zu Rate gezogenen Königs Agrippa bestärken. Ohne Zweifel gab der Prokurator dem Julius mit seinem Bericht nach Rom auch entsprechende mündliche Weisungen. Er wie seine Soldaten kannten die außerordentliche Empfindlichkeit der Bewohner dieser Provinz, vor allem der Bewohner Jerusalems, sobald es sich um Fragen handelte, die mit ihrem sogenannten Aberglauben im Zusammenhange waren.

Wenn sie auch den Apostel und seinen Streithandel mit den Juden noch viel weniger zu begreifen vermochten, war er doch ein nur um solcher Kleinigkeiten willen verklagter Römer, der berechtigt war, vor dem Kaiser selbst sich zu verteidigen. Schon in Cäsarea war nicht mehr die schwüle geistige Atmosphäre zu verspüren wie in Jerusalem, da sich die Wachtmannschaft sehr in acht nehmen mußte, nicht unnötig Anlaß zu gefährlichen Aufläufen zu geben. In der Stadt am Meere lebte selbst der König, wenn er dahin kam, nach römischem Brauch. Die wenigen Gesinnungsgenossen des Paulus, welche daselbst wohnten, waren ruhige Bürger in ihrem Handwerk, für den Römer zwar

nicht sympathisch, aber wenigstens doch nicht gefährlich, wie der fanatische Kern des Volkes, der jederzeit zur Gewalttat bereit war. Während der Fahrt vernehmen wir, wie Paulus (es ist unter der Küste von Kreta) seine Meinung über die hochwichtige Frage (betreffend Fortsetzung der Fahrt oder nicht) offen aussprechen durfte, was nur denkbar ist, wenn ihm die leitenden Personen geneigt waren. An dieser Stelle ist es uns nicht um den Inhalt, sondern um die Form der Ansprache zu tun; ebenso bei den zwei folgenden Anlässen (Ermahnung in der trostlosen Lage und Aufmunterung zum Genuß von Nahrung vor dem Schiffbruch). Allerdings richtet sich die erstere vornehmlich an die entscheidenden Personen, die letztere mehr an den Haufen oder das Häuflein. In allen vier Fällen spricht der Apostel so, daß seine Worte von allen an Deck befindlichen Personen vernommen werden. Wir sind geneigt, daraus auf die kleinere Angabe der Kopfzahl zu schließen. Das eigenmächtige Vorgehen der Soldaten (Durchhauen des Bootstaues) erfordert nicht die Annahme einer imponierenden Überzahl der bewaffneten Mannschaft. Die Seeleute waren da wohl nicht einer Meinung, und ob ein Befehl zum Aussetzen des Bootes gegeben worden war und was damit bezweckt werden konnte, wurde schon früher besprochen. So verhält es sich auch mit der Abmachung der Soldaten, die Gefangenen zu töten, damit sie nicht entweichen möchten. Dazu genügten wenige Mann, wenn der Centurion solches gutgeheißen hätte. Nun folgt die Katastrophe und die Rettung an die Küste. Gleich nach dem Auffahren drängten sich alle nach vorn, das Hinterteil wurde rasch zertrümmert, und wer sich nicht sogleich

blindlings in die Fluten warf, mußte auf dem Rest des Verdecks Raum finden und sich auf das letzte Wagnis so gut wie möglich vorbereiten. Von einem Gedränge, wobei der Stärkere leider oft rücksichtslos Schwächere über den Haufen wirft, und von all den traurigen Szenen ist hier nicht die Rede, sonst wären kaum alle gerettet worden. Wo mehrere in Todesangst sich an denselben Balken klammern, ist eine Rettung aller ausnahmslos ausgeschlossen. Wären derartige Szenen vorgekommen, so hätte sie der Schriftsteller als Augenzeuge selbst bei der wunderbaren Rettung aller Personen gar nicht verschweigen können.

Allerdings konnten sich auf diesem Schiff ebenso gut Rettungsgürtel vorfinden wie auf demjenigen des Josephus. Da dort von 600 Personen am folgenden Morgen nur 80 aufgefischt wurden, scheinen auch nicht 600 Gürtel vorhanden gewesen zu sein, oder aber zum Teil in einem Zustande, wie wir es jüngst bei einer schrecklichen Katastrophe erfuhren. Das Schiff des Paulus, welches die Passagiere erst in Myra aufnahm, war kaum dazu vorbereitet, konnte aber in diesem Seehafen das Fehlende beschaffen, wenn es eben geschah. Es heißt aber deutlich, die Rettung ans Land sei schwimmend unter der Benutzung von Brettern, Balken und Schiffsplanken erfolgt. Auch hier ist der ganze Vorgang begreiflicher, wenn die kleinere Zahl angenommen wird. Schließlich die Aufnahme an Land. Während Kreta erst einige Jahre nach der Romfahrt des Paulus erobert wurde, hatte sich Malta schon vor einem Vierteljahrtausend freiwillig unter römische Oberhoheit gestellt, sie galten daher als römische Verbündete und behielten ihre eigene Verwaltung bei. Aus diesem Grunde brauchten die Bewohner

vor den Soldaten keine Furcht zu haben, in welcher Anzahl dieselben auch dem Meere entstiegen. Trotzdem sie sich Bürger desselben Staatswesens nannten, war die mündliche Verständigung doch schwierig; denn es waren die Inselbewohner einfache Landleute, welche auf den Gütern des Publius beschäftigt waren. Die Aufnahme wird so schlicht geschildert und Paulus nimmt so rasch die ganze Aufmerksamkeit der nahebei stehenden Landleute in Anspruch, daß wir unwillkürlich eine Szene vor Augen haben, wie sie oft bildlich dargestellt wurde, und uns erst nachträglich klar darüber zu werden suchen, wie sich der beträchtliche Haufe von 276 Mann gelagert haben mag. Schwierigkeiten bietet dies allerdings auch nicht, indem wir das hierbei Einfachste annehmen: die Soldaten haben sich um eigene Feuer gelagert, die Gruppe indessen, deren Hauptperson der Apostel war und dessen Mittelpunkt er seiner ganzen Persönlichkeit nach bildete, habe die Bewohner vornehmlich angelockt. Bei den Feuern können wir die Geretteten nicht bleiben lassen. Sie mußten Verpflegung und Unterkunft finden. Auf den Gütern des Publius befanden sich Bauten, welche zur Aufnahme geeignet waren. War der Besitzer zur Zeit nicht anwesend, so mußte ihm Mitteilung gemacht werden. Dies anzuordnen, war Sache des Verwalters. Schluß: Es lassen sich keine Gründe anführen, welche die eine Lesart zu gunsten der andern zurückzusetzen vermöchten. Obige Einzelheiten in ihrer Verbindung geben der kleinen Zahl eine gewisse Wahrscheinlichkeit vor der größeren, ohne dabei im geringsten sonstwie von Bedeutung zu sein. Hier heißt es eben nicht: es steht dies geschrieben, folglich ist das andere falsch, sondern es kann aus den Quellen 276 oder 76 gelesen werden!

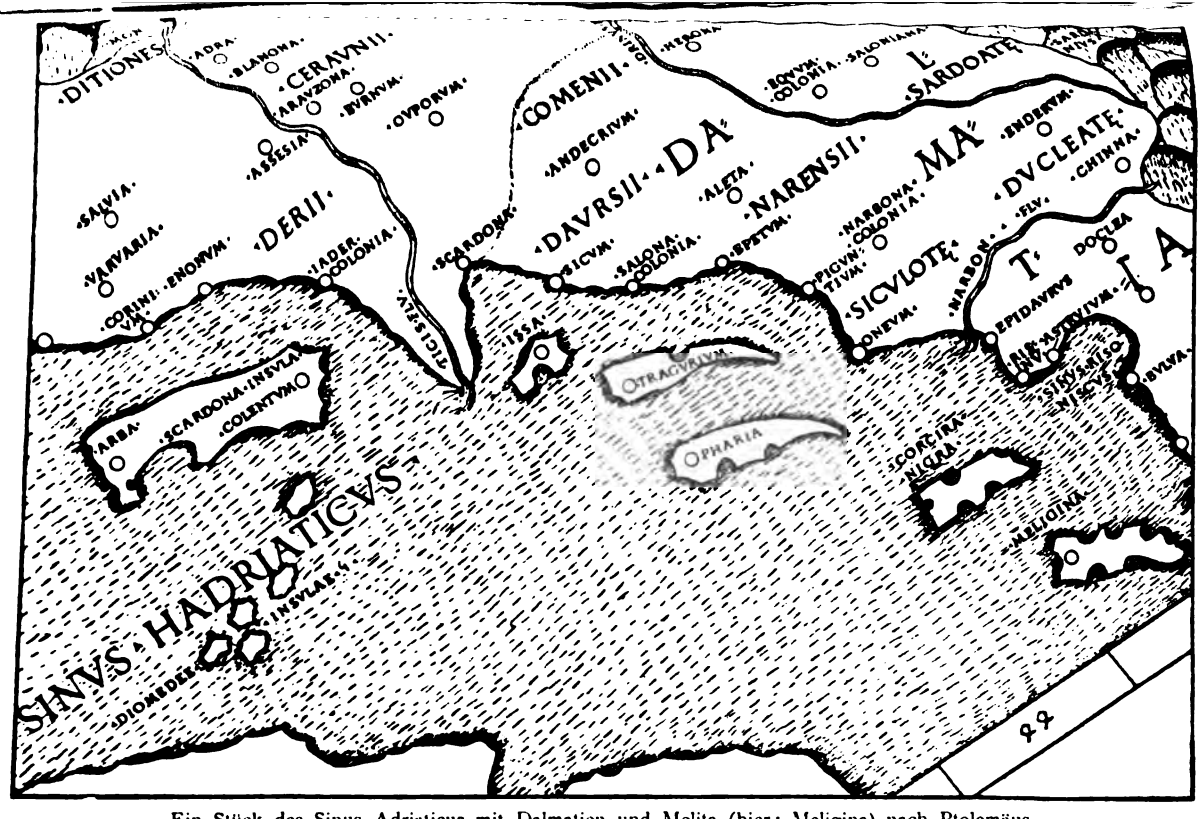
Die Insel im adriatischen Meerbusen. Wie infolge der Ähnlichkeit in den Namen der beiden Inseln, einerseits in der Nähe von Kreta, anderseits unseres jetzigen Gozzo bei Malta, später sehr viele Verwechslungen vorkamen, so auch bei den Hauptinseln, welche sich bis in die Gegenwart um die Ehre streiten, an ihren Küsten den Apostel gastlich aufgenommen zu haben. In der Schrift, unserer Hauptquelle, finden sich zwei Bezeichnungen für das jetzige Malta, nämlich Melita und Melitene. Der Name Melita wurde der Insel von den Griechen gegeben. Strabo schreibt Melita, Ptolemäus dagegen Melite. Ersterer hat keinen ähnlichen Namen für eine Insel an der dalmatischen Küste, wohl aber der viel ältere Scylax in dem nach ihm benannten Periplus des innern Meeres, nämlich: Melita. In der Geographie des letzteren wird verschieden gelesen, doch ist stets dieselbe Insel gemeint, wie sich genau aus den Angaben von Länge und Breite ergibt. In den Römerausgaben wird sie mit Meligina bezeichnet, anderwärts Meligene, verschieden auf den Tafeln oder im Text. In den mir zugänglichen griechischen Texten heißt es deutlich: Melitine. Da Scylax die beiden Inselnamen ganz gleich schreibt, so muß wohl die Änderung erst nach der Schlußredaktion seines Textes erfolgt sein. Die Unterschiede in der spätern Schreibart sind immerhin so bedeutend, daß erst eine Rücktaufe stattfinden mußte. Indessen war der Text des Scylax in seinen Überarbeitungen zur Zeit der Romfahrt des Apostels, wenn auch nicht in der uns vorliegenden Gestalt, so doch seinem Inhalte nach (mit zeitgemäßen Ergänzungen), in der Hand der Seeleute. Wir bezeichnen die dalmatische Insel in der folgenden Besprechung ebenfalls mit ihrem

ältesten Namen Melite oder daneben mit dem heutigen Meleda; den Meeresteil, darin sie liegt: Adriatischer Meerbusen (Simus adriaticus) oder kürzend: Adria. Wie Malta von Sizilien durch den Maltakanal, so ist Meleda vom Festland durch den Meledakanal getrennt. Erstere liegt als niedrige Felsscholle mit Erhebungen von wenigen hundert Fuß inmitten der breiten Meeresstraße, welche das östliche und westliche Becken des Mittelmeeres verbindet, letztere langgestreckt, parallel der zerklüfteten Küste und besitzt Höhen von 1000—1200 Fuß. Der Kanal ist im Südosten bei drei Seemeilen breit, verbreitert sich nach Nordwesten. Die Gipfel auf der gegenüberliegenden Halbinsel erheben sich 2000 bis 3000, weiter südöstlich bis 4000 Fuß.

In den ältern christlichen Gemeinden bestund kein Zweifel darüber, welches Melite in der Lukasschrift gemeint ist. Wie schon erwähnt, spielte bei verschiedenen spätern Bearbeitungen dieser Reise die mehrgestaltige Namensform der beiden kleinen Inseln eine merkwürdige Rolle. Die erste Erwähnung des dalmatinischen Melite als die von Lukas erwähnte Insel scheint in die erste Hälfte des zehnten Jahrhunderts zu fallen. Erst Constantin Porphyrogenetos († 959), ein kaiserlicher Schriftsteller, verlegte die Insel an die Küste von Dalmatien. Lang vor der Zeit dieses Mannes wurden maltesische Bischöfe erwähnt. Ja, die geschäftige Legende hatte schon vor der Erhebung des Christentums zur Staatsreligion den Apostel Paulus zum Stifter der ersten christlichen Gemeinde gemacht (was ja sehr glaubwürdig ist) und ihm auch die Bekehrung des Publius zugeschrieben. Nach 357 n. Chr., vor allem auch während der Herrschaft des griechischen Kaiserhauses, ist anzunehmen,

daß das ganze Inselvolk christlich gewesen sei. In der Zeit, da der erwähnte Constantin schrieb (nicht zu verwechseln mit dem Kaiser C.), waren die Araber schon bei einem Jahrhundert Herrscher über Malta und hatten zweifellos das Christentum daselbst ausgerottet. Dies und die Namensverwirrung mag dazu geführt haben, das Melite im Meere draußen zu verlassen und alles ohne weitere Prüfung der Lokalität auf die Insel in der Adria zu übertragen. Ungefähr so, wie das christliche Bollwerk im Mittelmeer nach der Erstürmung von Rhodus durch die Türken nach Malta verlegt wurde.

Möglicherweise hatte auch die nicht mehr verstandene Bezeichnung „Adriatisches Meer" einigen Einfluß auf Constantin. Es ist dies bis in die Gegenwart der Hauptgrund, die Insel eben da zu suchen. Dieser Meeresteil ist nicht nur sehr inselreich im allgemeinen, sondern er bietet sogar in ähnlich klingenden Namen einige Auswahl dar. Da ist ein Inselchen Namens *Malta*, es ist nur 90 Fuß hoch und nahe der Einfahrt nach Port St. Giorgio. Dasselbe kann nicht in Betracht kommen, weit eher die Insel *Melada*, ungefähr sechs Meilen lang und durch einen engen Kanal von Isto getrennt. Wirklich dachte der Admiral Charles Penrose, als er die Entfernung von Claudos zu 780 Meilen bestimmte, an Melada mit seiner reich gegliederten Küste und seiner schönen Bucht. Diese Insel ist aber so weit oben in der Adria gelegen, hoch und andern Eilanden nahe, daß Melada ebenfalls ausfallen muß. Es bleibt also, insofern die Segelhandbücher alle nennenswerten Inseln in der Adria aufzählen, und ich denke, sie tun das, nur Meleda übrig, womit wir uns zu beschäftigen haben.



Ein Stück des Sinus Adriaticus mit Dalmatien und Melita (hier: Meligina) nach Ptolemäus.
Im Text steht auch in den Basler Ausgaben richtig Melita.

Die Ostküste der Adria (welche hier hauptsächlich in Betracht fällt) ist fast überall hoch und malerisch gestaltet, mit Steilküsten und Tiefwasser. Dieser sind viele Inseln und Klippen in der Richtung des Küstenverlaufes vorgelagert, von denen erstere, wie auch die buchtenreiche Küste, zahlreiche gutgeschützte Ankerplätze und Häfen aufweisen. Infolge des Gebirgslandes fallen die Winde oft mit großer Gewalt ein und machen mit der gefährlichen Bora die Segelschiffahrt im Spätherbst und Winter sehr schwierig. Der Küste entlang, in einer Entfernung von sechs zu zehn Meilen, setzt der Strom nach Nordosten. Der Hauptteil dieser Strömung folgt der Richtung des Meledakanals und erreicht eine Stärke bis zu zwei Meilen per Stunde. Von Süden kommend, werden, abgesehen von Zante und Kephalonia, Korfu und die albanesischen Gebirgszüge gesichtet, während die niedrige italienische Küste meist nur in der Landnähe bemerkt wird. Weiterhin tritt im Osten das Land zurück und mag auf westnordwestlichem Kurse bei trübem Wetter ganz außer Sicht kommen, bis wir in der Nähe von Ragusa und sodann von Meleda das hohe Land aus großer Entfernung deutlich wahrnehmen. Claudos ist von letzterer Insel rund 630 Meilen entfernt. Diese Distanz gilt indessen nur für ein Schiff, das für den größten Teil seiner Fahrt seinen Kurs zu bestimmen in der Lage ist. Das war aber gar nicht der Fall, weil der Nordoster das Schiff anfänglich sogar südwärts aus der Richtung nach Sizilien riß, so daß die Seeleute mit Recht fürchteten, sie möchten auf die Untiefen der Syrten geraten. Wie aus solcher Lage das Fahrzeug bei veränderter Windrichtung soweit von Nord zu West aufmachen konnte, bis zur Meerenge und noch 120

Meilen darüber hinaus, ist gar nicht zu begreifen. Daß sie dabei so stracks mitten durch die Straße oder etwas westlich der Mitte durchgekommen, ohne vorher bei 200 Meilen Fahrt etwas von den jonischen Inseln zu sehen, wollen wir gar nicht weiter berühren. Wir nehmen auch die Passage durch die Straße mit in Kauf, ohne daß die Seeleute etwas von der Landnähe merkten. Das weitere ist nicht so schwer zu erfassen, da auch die östliche, die albanesische Küste sandig und niedrig ist, in ihrem Verlaufe zudem bis nach dem Land der schwarzen Berge und dem südlichen Zipfel von Dalmatien hin zurücktritt. Hier dürfen wir nicht weiter mitmachen, ohne das alexandrinische Schiff mit dem bekannten Zauber der Phajekenschiffe ausstatten und die Seeleute als schwer augenleidend erklären zu müssen. Auch mit der Nachtzeit kommen wir nicht zustande, im Gegenteil. Die Leute merkten um Mitternacht die Landnähe und warfen sodann das Lot, gingen auch kurze Zeit später, nach der zweiten Messung, vor Anker. Das haben wir nun auch auf Meleda anzuwenden. Vorerst ist aber noch folgendes zu bedenken. Seit Dunkelwerden konnte das Fahrzeug mit seiner Segelkraft und begünstigt durch den Strom (dazu müßte es sich aber schon in großer Küstennähe befunden haben, wodurch alles weitere überflüssig ist) höchstens 18 Meilen gutmachen, dann befanden sie sich aber in einer Ortslage, da es ihnen ganz unmöglich war, das nahe hohe Land zu übersehen, und sie konnten es nicht erst um Mitternacht stark vermuten. Näherten sie sich aber in einem Kurse außerhalb der Strömung, also von Süden her, dann konnten sie am Abend nur etwa neun Meilen von der Insel entfernt sein, und in diesem Falle war weder der

491′ hohe südöstliche Vorsprung, noch der nahebei sich über 1100′ erhebende Planjak außerhalb ihrer Gesichtsweite. War die See ruhiger und der Wind günstig, so daß sie größere Fahrt machten, dann stimmt nichts von allem mit dem Bericht. Es ist gar nicht anders möglich in dieser Gegend, als die Nähe des Landes schon Stunden vor der Dunkelheit, ja den ganzen Tag über wahrzunehmen, nicht aber erst in der Nacht zu vermuten.

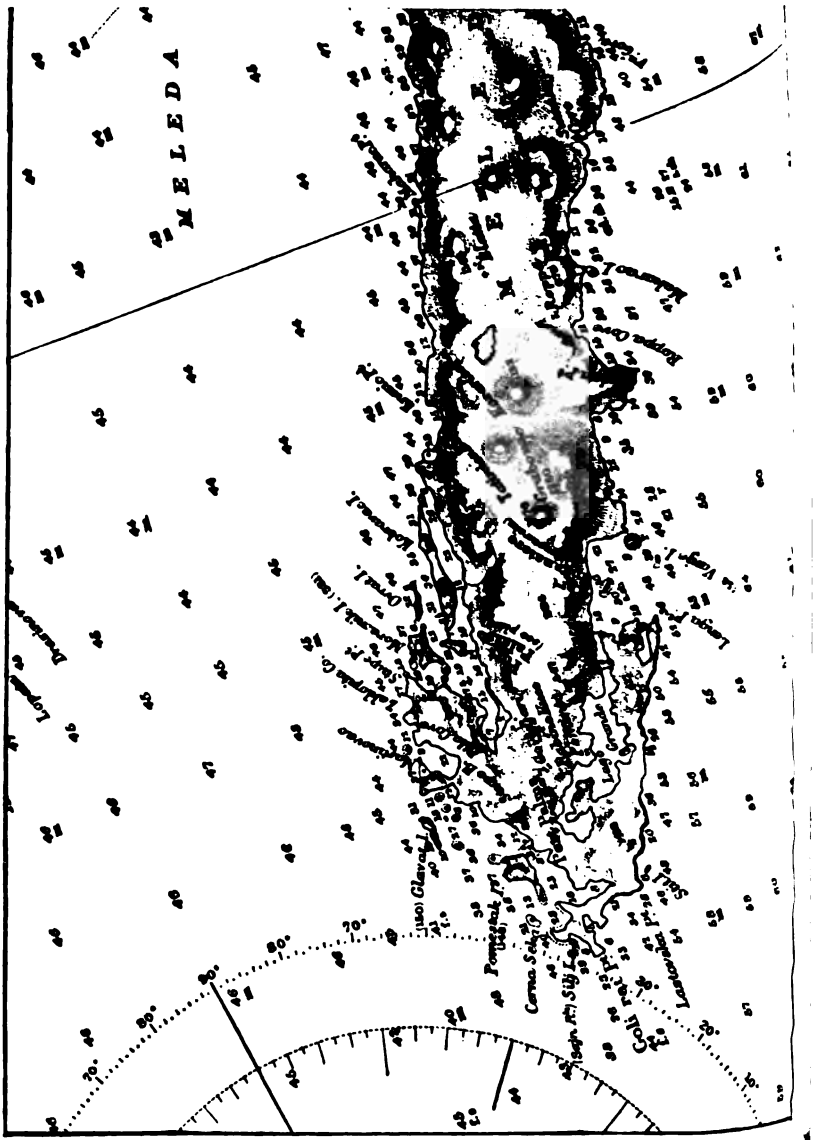
Eine oben berührte, erheblich größere, täglich durchlaufene Fahrtstrecke ergibt sich schon aus der Entfernung der beiden Inseln (Claudos-Melite). Unter geringer Zurechnung für die Abtrift während der ersten drei Tage beträgt diese weit über 650 Meilen, also stark zwei Meilen per Stunde für die ganze Zeitdauer. Bedenken wir aber, daß der Nordoster nach allem wohl sechs Tage und nicht nur drei in fast unverminderter Kraft blies, ferner daß das Schiff auch bei veränderter Windrichtung des noch andauernden Wogenganges unmöglich rasch nach Norden aufhalten konnte, ohne zertrümmert zu werden, so müßten wohl bei drei Meilen per Stunde gutgemacht werden, was unglaublich ist. Es ist zudem die willkürliche Annahme eines nach dem ersten Sturme andauernden südwestlichen Windes in direktem Widerspruch mit dem Bericht: Auf und nieder oder hin und her in dem adriatischen Meere.

Ebensowenig als die enge Stelle des Meledakanals passiert werden konnte, ohne das Land zu sichten, hatten sie gar nicht um den nordwestlichen Punkt der Insel vorbeikommen können. Wir haben es daher ausschließlich mit der langen Südwestküste Meledas zu tun, die wir sowohl nach ihren Buchten, als den zugehörigen Tiefenmessungen genauer untersuchen wollen. Hätte

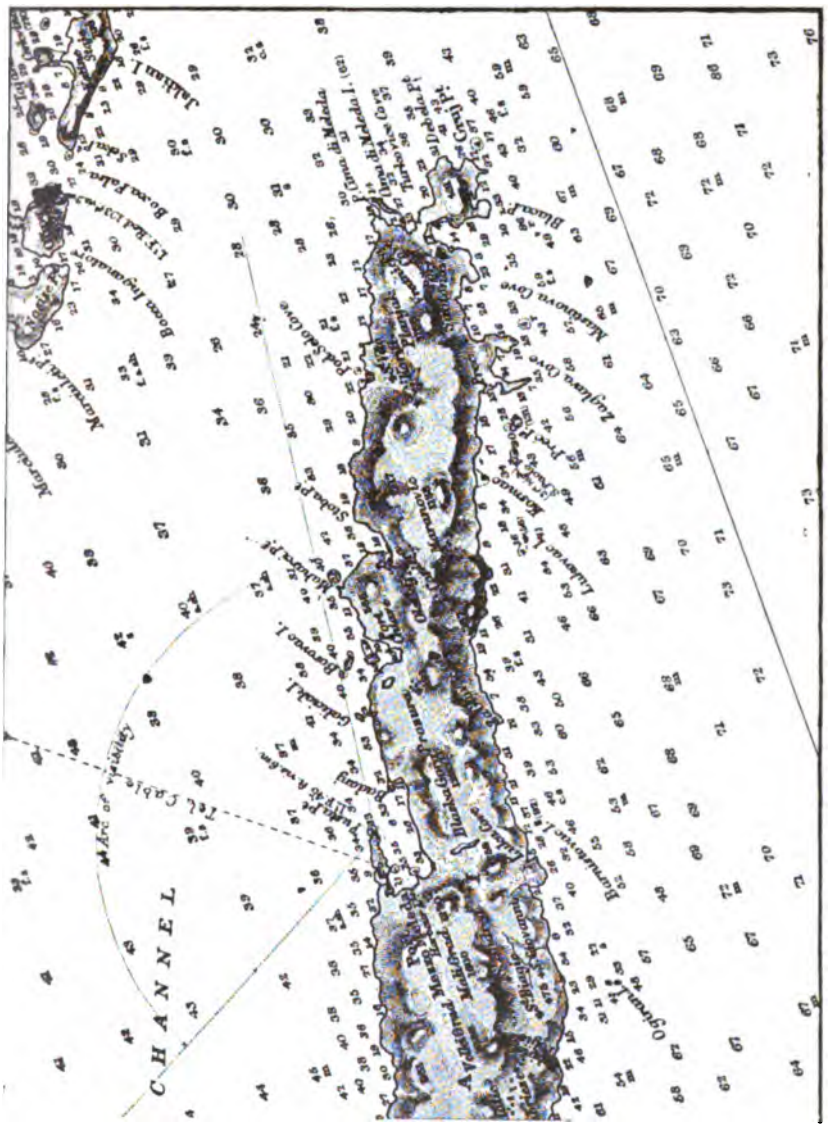
der Reisende G. Rohlfs, dessen Worte wir bei der Besprechung Maltas anführen, dieses Melite im Auge gehabt, dann wären sie ganz zutreffend. Es ist kaum möglich, am östlichen Ufer der Adria, des Festlandes oder der Inseln eine Örtlichkeit aufzuspüren, die so ganz und gar nicht entspricht, die alle Möglichkeit ausschließt, hier eine Bucht zu finden, wo die Lotungen vorgenommen, das Schiff verankert und am Morgen auf den Strand gesetzt wurde. Die Insel ist auf dieser Seite felsig, unfruchtbar, nur im Westen bewaldet. Auf 20 Meilen Länge finden sich nur wenige Einschnitte in die Steilküste, vor welcher der Meeresgrund rasch abfällt. Tiefwasser ist längs derselben bis in nächste Nähe und es ist kein geschützter Ort, selbst nicht für nur vorübergehenden Aufenthalt, zu finden. Bei gutem Wetter allein ist westlich der Grujhalbinsel in Sablona Port ein Ankerplatz; für kleine Fahrzeuge nahe beim Eingang des Lago Grande bietet sich ein weiterer (also nahe dem westlichen Ende der Insel). Die Tiefen wechseln in Bruchteilen einer Kabellänge von 48 und 27 auf 13 oder 9 Faden. Nahe bei Soblonava befinden sich noch zwei Einbuchtungen, die aber noch viel weniger tauglich sind als die genannten. Hart am Ufer sind die Tiefen schon sieben und mehr Faden. Alle sind den oft heftigen südlichen und südwestlichen Winden offen. Nirgends sonst bietet sich einem Schiff der geringste Schutz und es ist besser, trotz des tiefen Wassers die Insel, insbesondere der Klippen wegen, zu meiden.

Selbstverständlich kann an der ganzen langen Küste überall ein Fahrzeug zerschellen, es findet sich aber kein Ort, der auch nur im Entferntesten den Forderungen des Berichtes zu entsprechen vermöchte. Von

den Mönchen auf Meleda soll eine Bucht gezeigt werden, die den Namen des Apostels trage und sonst nach der Schrift dafür anzuerkennen sei. Ich habe an Hand des besten Kartenmaterials unter Vergleichung eingehender Segelanweisungen die Küste abgesucht und keine derartige Stelle gefunden. Nur bei vorgelagerten Klippen ist es möglich, in mehr als eine Kabellänge vom Lande nur 20 Faden Tiefe zu finden; diese sind aber zum Teil über Wasser ragend, nahe bei Inselchen und rings von größeren Tiefen umgeben. In solchen Fällen braucht es gar kein Senkblei mehr, weil wir ja beinahe mit der Nase auf die Küste rennen und ein Ankerwerfen ebensowenig Zweck hätte als auf offener See. Keine der kleinen Einbuchtungen, selbst wo sie ausnahmsweise ungeschützte Ankerplätze vorstellen, darf den geringsten Anspruch darauf erheben, als St. Pauls-Bai angesehen zu werden. Die verschiedenen Tiefen liegen so nahe beieinander und so nahe der Küste, daß sie allein schon jeden Vergleich mit den klargeschilderten Vorgängen ausschließen. Wer kann da von einer Bucht mit einem Strand reden, oder gar von einem Ort, da sich zwei Seen treffen? Wir können, um den Gegenstand zu erschöpfen, noch weiter gehen. Selbst die geschützten Buchten der Nordküste, jede einzelne genau untersucht, können nicht entsprechen. Es ist eine solche Untersuchung zwar zwecklos, weil das Schiff unmöglich dahin gelangte, sie war aber doch nicht ohne Interesse. Nehmen wir z. B. den Port Palazzo. Außerhalb der vorgelagerten Inselchen sind die Tiefen 40 und mehr Faden, in den schmalen Eingängen und in der Erweiterung im Innern der Bucht überall regellos abwechselnd, rasch von 10 wieder auf 16 und mehr Faden sinkend u. s. w.



Das Melita oder die Insel Meleda an der Küste Dalmatiens. Aus
Als Strandungsinsel wurde Meleda zuerst von Constantin Porphyrogen
sonst aber



itskarte zum Vergleiche der Meerestiefen mit der Besprechung im Text.
t bezeichnet. Die Insel wird im Periplus und im Text bei Ptolemäus Melita,
sammen genannt.

Diese Einfahrten sind, wie gesagt, so schmal (bei zwei Kabellängen, zum Teil weniger, zum Teil etwas mehr), daß sie in greifbarer Nähe des Landes geschützte Ankerplätze bieten würden. Ähnliches gilt von Port Palma und anderen Buchten. Wir sind überzeugt, diese Insel kann ganz unmöglich das Melite sein, das von Lukas bezeichnet wurde. Nautiker, welche sich mit unserer Frage beschäftigten, waren ohne diese Einzelheiten überzeugt, daß das Schiff einfach ganz unmöglich dahin gelangt sein könne, was sich vorerst aus der für einen Seemann durchaus unfaßbaren Behauptung ergibt, das Schiff hätte, ohne Land zu sichten, in die Adria gelangen können, wozu auch in unsern Tagen eine nicht ungewöhnliche Kunstfertigkeit gehört (nämlich von Clauda herkommend); sodann aus der Unmöglichkeit, diesen Weg nur mit Hülfe des Vorsegels zurückzulegen; endlich aus der allerhöchsten Unwahrscheinlichkeit, Meleda bei der höchstmöglichen Fahrt des Schiffes nahe kommen zu können, ohne von derselben wie von andern Inseln oder dem Festland etwas wahrzunehmen, da doch gewiß ist, daß alle Personen ohne Ausnahme sehnsüchtig nach einer rettenden Küste ausschauten. Diese Männer waren vollkommen in ihrem Recht, wenn sie jedes weitere Wort als eine reine Verschwendung anzusehen geneigt waren. Es gibt aber Menschen, die es lieben, derartigen schwerwiegenden Gründen mit einem künstlichen Netz von Möglichkeiten auszuweichen. Vom Studierzimmer aus läßt sich eine Route zurecht künsteln, die einige Glaubwürdigkeit zu besitzen scheint, solange wir der Sache nicht auf den Grund gehen und uns verleiten lassen, nur so nebenbei immer wieder ein Fahrzeug an die Stelle des Alexandriners zu denken, das sein Großsegel

wieder zu ersetzen, mit Kompaß und modernen Karten ausgerüstet, das Kunststück auszuführen vermöchte. Wird dies nicht zugegeben, oder faßt der Autor seine Aufgabe ernster, so muß eben der Zufall helfen, weil er nun einmal das Schiff in der Adria haben will. Aus diesem Grunde begnügten wir uns nicht mit der einfachen Zurückweisung, gestützt auf die dreifache nautische Unmöglichkeit. Die örtlichen Verhältnisse selbst mußten die endgültige Antwort geben. Sie ist prompt erfolgt. Wir haben gesehen, daß die Mönche von Meleda die gelegentlich geäußerte Ansicht eines dem Ereignis sehr fern Stehenden neu auffrischten und dabei eine Anzahl von nicht unbedeutenden Mitkämpfern fanden. Diese stützen sich nicht auf direkte Beweise, welche klipp und klar dartun würden: dies ist das wahre Melite, sondern sie versuchen allesamt gegen das Melite im Meere eine Anzahl von Gründen anzuführen (die wir an anderer Stelle behandeln), um zu dem Schlusse zu kommen: Jenes entspricht uns nicht, es gibt nur zwei, folglich ist es dieses. Hierbei kommt es ihnen gar nicht darauf an, wie das Schiff nach Maßgabe des Berichtes überhaupt hierhin gelangt sein könne, noch auch ob die Lokalität entspricht. *Wir haben einlässlich nachgewiesen, dass dies durchaus nicht der Fall ist, noch die leiseste Möglichkeit gefunden werden kann, einen Ort an der Südküste aufzuspüren, der vor verständigen Hörern ohne Erröten als der richtige bezeichnet werden dürfte.* Damit ist dieser Punkt erledigt.

Nach dem entscheidenden Ergebnis unserer Untersuchung ist das kurz Folgende an dieser Stelle als ein Anhängsel zu betrachten, das sich am bequemsten hier anfügen läßt. Wir wissen, daß auf derselben Insel ein

anderes Schiff vor dem Sturme in den Hafen flüchtete und daselbst überwinterte. Wäre es nicht ebenfalls ein alexandrinisches Fahrzeug, das mit Fracht für Rom belastet war, so wäre dies nichts Besonderes, da sich auf der Nordseite geschützte Buchten in größerer Anzahl vorfinden. Auch der Verkehr mit Schiffbrüchigen aus ihrer Heimat ist ganz selbstverständlich, umsomehr als die Insel im Maximum eine Breite von zwei Meilen hat. Natürlich weist auch dieses Zusammentreffen auf das Melite im Meere draußen hin. Das Schiff ist von einem Nordoststurm aus seiner Fahrtrichtung nach der Straße von Sizilien nach Südwesten geworfen worden, konnte keinen sizilischen Hafenplatz erreichen und war froh, auf Melite Schutz zu finden. Wir denken uns also, trotz besserer Kunde, die beiden Mannschaften mit dem überwinternden Schiff auf Meleda beisammen und fragen uns, was beim Wiederbeginn der Schiffahrt im Frühjahr am vernünftigsten vorzukehren war? Der Schiffer war natürlich verpflichtet, seine Ladung dort zu löschen, wohin seine Ordre lautete.

Das war sicher Puteoli, da er später wirklich von Malta aus dorthin fuhr. Auch wenn nach Meleda verschlagen, würde dies trotz des Umweges kaum viel, wohl aber den Reisebericht des Lukas gründlich geändert haben. In der Richtung Süd zu Ost von Meleda aus, nahe dem Südostzipfel von Italien, lag die große Handelsstadt Brundisium mit ihren ausgezeichneten Hafenanlagen und als Endpunkt der vielbefahrenen appischen Straße (360 Meilen von Rom), zugleich ein bedeutender Stapelplatz, wo auch viele von Asien und Hellas kommende Schiffe anlegten. Wenn wir einen weitern Grund gegen Meleda anzuführen beabsichtigen

wollten, so läge auch hier ein solcher zur Hand, indem es ganz ausgeschlossen ist, daß die beiden Schiffe diese nach Lage und Bedeutung wohlbekannte Stadt verfehlen konnten. Wir haben oben unsern Beweisweg zu Ende geführt und spinnen denselben nicht weiter aus, sondern fahren in unserer Annahme und ihren wahrscheinlichen Folgen fort. Fühlte sich der Schiffer verpflichtet, seine Fracht in Puteoli zu löschen, da die Unkosten des Wagentransportes von Brundisium aus zu schwer ins Gewicht fallen mochten, so würde es sich mit den übernommenen Passagieren anders verhalten haben. Schiffer und Mannschaft des gestrandeten Schiffes konnten sich von Brundisium aus ebenso gut oder noch besser weiter helfen, als von irgend einem andern Seeport an diesen Küsten. Für die Soldaten und Gefangenen hatte der Centurione Nahrung, Ausrüstung und Obdach von den zuständigen Behörden zu erwirken und den Weitertransport nach Rom zu leiten. Es liegt auf der Hand, daß er in diesem Falle das Sichere vorgezogen, in Brundisium gelandet, den Schiffer abgefunden und auf der appischen Straße den Landweg nach Rom auf Wagen oder zu Fuß zurückgelegt hätte. Dies scheint uns mit großer Wahrscheinlichkeit aus der vorübergehend gemachten Annahme zwanglos hervorzugehen. Wir könnten in demselben Sinne noch anfügen, daß auf Meleda die Ausstattung der Schiffbrüchigen nur eine notdürftige hätte sein können, so daß eine möglichst rasche Landung in einem großen Seehafen doppelt wünschenswert sein mußte und auch das Schiff zur Weiterfahrt nach der Überwinterung vieles zu ergänzen hatte.

Nach dieser Abschweifung wenden wir uns dauernd von Meleda weg und damit dem sichern Punkte,

den wir auf Malta gefunden haben, wieder zu. Wie wir sehen werden, ist nur von „Melite in der See“ (wie wir mehrmals als Gegensatz zu Melite im Golf oder an der Küste wohl unmißverständlich schrieben) aus der dritte Teil der Reise über Syrakus, Rhegium und Puteoli nach Rom vollkommen klar. Ein anderer Ausgangspunkt ist sogar ohne die durch nichts begründete Annahme einer großen Lücke in diesem Teil der Aposteltaten ausgeschlossen. Es ist durchaus richtig, was Smith in seinem mehrfach angeführten Werke sagt und sich auch anderwärts stets neu erhärtet: Nur durch die Kontroverse werden alle Kräfte angeregt, die reine Wahrheit zu Tage zu fördern. *Wir sind den ernsten Kämpfern für das dalmatische Melite dankbar. Sie haben uns veranlasst, jeden Punkt einzeln und gründlich zu prüfen, bis wir uns selbst überzeugten und aus rein sachlichen Gründen auch andere zu überzeugen hoffen dürfen, dass nur Malta und keine andere Insel das Melite der Schrift ist und sein kann.*

In dem Bericht über die Romfahrt finden sich von Cäsarea bis zur Strandung des Schiffes verschiedene Angaben über die Zeitdauer, welche für die Zurücklegung eines bestimmten Teiles dieser Reise, doch mit Ausnahme der günstigen Fahrt nach Sidon und der vierzehn Nächte der Trift, nur in ungenauen Ausdrücken, welche sich auf die Verzögerung infolge widriger Winde beziehen. Aus der einleitenden Begründung zu den Warnungsworten, welche der Apostel bei Kaloi Limenes an die Führer richtete, scheint eine nähere Bestimmung hervorzugehen. Wir vernehmen dort, daß schon geraume Zeit hingegangen, die damalige Seefahrt sich ihrem Schlusse näherte und anfing gefährlich zu werden,

da ja auch die Fastenzeit vorüber war. Die bisher erfahrene Mühseligkeit im Ankämpfen gegen widrige Winde und der Witterungscharakter mochten ebenso bestimmend zu diesen Worten gewesen sein als die vorgerückte Jahreszeit allein, indem diese unter günstigen Verhältnissen den Monat Oktober mitumfaßte und in den Monat November reichte.

Es wird die Zeit der Fasten, wie auch in diesem Buche geschehen ist, um die Herbst-Tag- und Nachtgleiche angesetzt, der Aufenthalt in oder bei Schönhafen etwas später, also Ende September angenommen. Es hat uns dort schon ein leiser Zweifel beschlichen, ob diese ungefähre Zeitangabe auch Stand zu halten vermöge, oder mit andern Worten wie die Verbindung der hinter ihnen liegenden Fastenzeit und der Gefährlichkeit der Seefahrt jetzt nach derselben zu verstehen sei. Wie gesagt ist eine Erklärung aus den besonderen Umständen der Witterung möglich und naheliegend, da aber so ernsthaft an die Winterlage gedacht wird, ist doch nicht wohl anzunehmen, daß der alexandrinische Schiffer schon Ende September das Ende der diesjährigen Seefahrt trotz der momentan mißlichen Verhältnisse so nahe sah. Die jüdischen Fasten waren ihm wohl auch recht gleichgültig und ihre Erwähnung hatte nur für die den Bericht lesenden Zeitgenossen, nicht aber an jener Stelle Bedeutung, da solche weder im verbesserten römischen Kalender, daran der gelehrte Alexandriner Sosigenes mitgewirkt, noch in seinem Seefahrtsbuch angeführt waren. Für die Leser, welche Lukas im Auge hatte, sollte darin eine nähere Zeitangabe enthalten sein, da nicht alle mit dem Seewesen vertraut waren. Wie überall in dem Bericht, ist es auch

für uns der Fall, sobald wir ihn verstehen lernen. Unnötig zu bemerken ist, daß sich die Fasten auf den großen Versöhnungstag beziehen. Es ist auch nur die Rede von der spätern jüdischen Zeitrechnung, wonach das Neujahr auf den ersten Tag des Monats Tischri fällt und die nach den Monden bestimmte Festordnung mit dem Sonnenjahr durch den Schaltmonat in einige Übereinstimmung gebracht ist und daher abwechslungsweise schon 353, 354 und 355 Tage, oder aber erst 383, 384 und 385 Tage das Jahr ausmachen. Der Schaltmonat der Schaltjahre zählt stets 29 Tage, es werden aber nach den Monden Marcheswan und Kislew von der Zahl 30 weggenommen oder zugezählt, so daß ein überzähliges Schaltjahr von 385 Tagen neben dem abgekürzten gewöhnlichen Jahr von 12 Monaten und 353 Tagen gebildet werden kann. Das hohe Versöhnungsfest verschiebt sich also im Laufe der Jahre wie unser Osterfest rund um einen vollen Monat (letzteres um 34 Tage). Es erfolgt die Verschiebung natürlich nicht gleichförmig, sondern den Schaltmonden entsprechend in Sprüngen.

Während die größte Zahl der Tage dieses Festes auf Ende September und anfangs Oktober entfallen, können solche auch um die Mitte der beiden Monate stattgefunden haben. Da Lukas ungefähr schreibt: Die Schiffahrt begann in der vorgerückten Jahreszeit (die Fasten dieses Jahres waren schon vorüber) gefährlich zu werden, so ist ganz gewiß, daß sie damals nicht früher, sondern spät eintrafen. Unter 300 gezählten Versöhnungstagen entfallen 227 oder über 75 Prozent auf die Herbstnachtgleichen oder später und 60 Prozent auf den 25. September bis 13. Oktober. Es besteht also schon an und für sich die größere Wahrscheinlichkeit dafür, daß

die Fasten nach den Nachtgleichen als daß sie vorher stattfanden, wie sie angeführt werden, und kann kaum ein Zweifel über ihr Eintreffen ganz Ende September oder anfangs Oktober walten. Da solche zudem als schon passiert angegeben sind, werden wir auf Mitte Oktober verwiesen. In dieser Zeit konnte in Anbetracht der Wetterverhältnisse und des noch vor ihnen liegenden Weges mit Recht von der beginnenden Gefährlichkeit der Seefahrt gesprochen werden. Darnach ist auch das Eintreffen des Fahrzeuges an der Küste Melitas auf Ende Oktober oder erste Tage November anzusetzen. Das nämliche besagt die Dauer des Aufenthaltes auf der Insel. Es wird diese zu drei Monaten angegeben. Begreiflich ist das Bestreben des überwinternden Schiffers wie der Schiffbrüchigen, sobald als möglich nach dem Festlande Italiens abzusegeln. Aus vielen Gründen werden sie bei den ersten günstigen Windverhältnissen ausnahmsweise früher die Ausfahrt unternommen haben, was nicht weiter zu besprechen ist, da für die erste Teilstrecke bis an die Küste Siziliens für jene Zeit wirklich ein Ausnahmefall vorzuliegen scheint, wobei dieses Fahrzeug vielleicht das erste unter Fracht nach Norden steuernde Schiff gewesen sein mag.

Es ist an dieser Stelle noch einiges über Melita selbst, den Winteraufenthalt daselbst mit einem Ausblick auf die dalmatische Namensschwester nachzutragen. Die kleine Inselgruppe ist durch den etwa 45 Seemeilen breiten, jetzt Maltakanal genannten Meeresteil von Sizilien getrennt. Derselbe ist im Winter sehr stürmisch und für nicht ganz seetüchtige Fahrzeuge zeitweise sehr gefährlich. In jener Zeit war deshalb an eine Ausfahrt während der betreffenden Monate nicht zu denken.

Melita nahe bei Sizilien (De Actibus Apostolorum), hier nach zwei verschiedenen Blättern des Ptolemäus in gleichem Maßstab zusammengestellt.

Trotz seiner Breite übersteigt die Tiefe meist nicht 80 Faden und es ist die Gruppe so von der 100 Fadenlinie umfaßt, daß ihre geographische Zugehörigkeit zu Italien augenfällig ist. Auf dem nämlichen Festlandsockel wie Sizilien ist sie aufgebaut und besteht wie der grössere Teil der letztern aus jüngern Schichten. Die leicht gewellte Oberfläche besteht aus sanft geneigten Kalksteinschichten, unter welchen Grünsande und blaue Tone liegen, welche allein wasserführend sind. In grösseren Tiefen finden sich Korallen- und Globigerinenkalksteinschichten, wie an den schroff ansteigenden Südostküsten zu erkennen ist. Da die Insel eine wenig gewellte Tafel darstellt, ist auch ihre Höhe nur gering, am höchsten im Südosten mit 258 m. Aus diesem Grunde sind auch die Niederschläge nicht bedeutend und bei der geringen Schichtenstörung die Quellen wenig zahlreich, kleinere Bäche sind nur zwei vorhanden.

Die Südwestseite ist ein Steilabsturz, die Schichten neigen sich nach Nordosten und diese Küste ist auch reicher gegliedert. Sie weist mehrere Buchten auf, welche durch Bruchlinien entstanden und durch die Arbeit des Meeres ausgebildet wurden, während die bedeutsamste derselben ein vom Meere überflutetes Flußtal darstellt. Nur von geringer Mächtigkeit ist die Ackererde und der Baumwuchs ist auf wenige gutbewässerte Täler im Süden beschränkt, doch ist die natürliche Fruchtbarkeit durch lösliche Alkalien und Phosphate, soweit der Anbau möglich ist, sehr bedeutend und die Erzeugnisse von besonderer Güte. In jüngster geologischer Zeit lag zwischen Sizilien und Afrika ein ausgedehntes Festland, davon die jetzigen Inseln Überreste sind, wobei die Kanäle durch Grabenversenkung entstunden. Den frühern

Zusammenhang mit Nordafrika erweisen die zahlreichen Knochenfunde diluvialer Vierfüßler (Elefant, Flußpferd) auf der jetzt meerbenagten, fluß- und fast baumlosen Insel. Möglicherweise fällt die Abtrennung der kleinern Inselchen von der Hauptinsel noch in die Zeit der Anwesenheit der Menschen auf der letztern. Unausgesetzt wirkt die Arbeit des Meeres an der Unterwaschung und Zertrümmerung der weichen Kalksteinschichten an der Nordostküste, wovon verschiedene Abstürze und Klippenreihen Zeugnis ablegen, die zum Teil in den letzten zwei Jahrtausenden entstanden sind. Auf der Oberfläche ist die Wirkung des fließenden Wassers unbedeutend, wichtiger diejenige der heftigen Stürme, welche über das niedrige Tafelland hinbrausen. Trotz der Nähe vulkanischer Wirksamkeit, welche sich auch bis in jüngste Zeit durch unterseeische Ausbrüche kundgaben, haben größere Veränderungen, wodurch ein Verlust an Areal konstatiert werden könnte, an der Küste in der angegebenen Zeitspanne nicht stattgefunden. Was das Meer abriß, abnagte und zerarbeitete, wurde durch die Küstenströmung so verteilt, daß ein Nachweis veränderter Tiefen mit einem Maßstabe, dessen Einheit die Klafterlänge ist, unmerklich bleibt. Es will das sagen, die Lotungen sind in derselben Entfernung von der Küste sich gleich geblieben, obgleich dieselbe hauptsächlich an den exponierten Landvorsprüngen zurückgewichen ist. Auch das Klima, als das gleichmäßigste Europas, hat sich kaum verändert. Der milde Winter wurde vor zwei Jahrtausenden wie heute nur durch die winterlichen Stürme gestört, welche als Regenbringer stets sehr erwünscht waren. Von Schneefällen ist Malta frei, doch darf nicht gesagt werden, daß die Temperatur nie unter Null

sinke, indem eine, wenn auch vereinzelte Beobachtung von ein Grad Kälte gemeldet wird. Die Insel liegt in der Zone der Winterregen, indem letztere fast $^3/_4$ des gesamten Regenfalles ausmachen. Wie die Zahl der Regentage, so ist auch die Menge des Regens verschieden, erstere werden mit 40—68 angegeben, während letztere mit 40—60 cm verzeichnet wird.

Von Syrakus sagt Cicero, der es wissen konnte, mit einer kleinen Übertreibung, das Wetter sei daselbst nie so schlecht, daß die Sonne nicht täglich zu sehen sei. Für einen großen Teil des Jahres gilt dies auch von Malta, indessen zum Heil der Bewohner, ebenfalls mit den üblichen, nicht unbedeutenden Ausnahmen.

Zur Stunde, da ich diese Zeilen, des so geliebten Meeres gedenkend, in höherer Breitenlage nahe den Alpen und mehr als einen halben Kilometer über Meer, um die Jahreszeit der Annäherung des Schiffes an Melita, schreibe, blickt der Mond aus klarem Himmel bei 14° C. durch das offene Fenster, was nicht alljährlich vorzukommen pflegt; so wenig als wir hier häufig, wie in meiner Jugend einmal, es ist allerdings schon lange her, die Glöcklein weidender Schafe um die Weihnachtszeit vernehmen können.

Die gesundheitlich günstigen Verhältnisse Maltas sind bekannt. Besonders werden Malariafälle, die Geißel größerer Teile des benachbarten Sizilien, nur an wenigen Stellen und vereinzelt beobachtet. Freilich handelt es sich um die Gegenwart und im Verhältnis zu genannten Gegenden ist Malta fast frei von Malaria zu erklären. Ob daraus auch ohne weiteres auf die Vergangenheit geschlossen werden kann, ist Fachmännern zum Ent-

scheid zu überlassen. Wir sind umsoweniger hierzu berufen, als selbst die Autoritäten in der Malariaforschung über die Ursachen weit auseinandergehen. Bekanntlich erblickt die eine Richtung in der Bodenbewegung eine Hauptquelle der Erkrankungserscheinungen infolge des Ausströmens giftiger Gase, die sich auch in sumpfigen und morastigen Gegenden bilden und durch Abdämmung fließender Gewässer gemehrt werden. Ist der Erreger aber unter den Mikroben zu suchen, dann kann jeder Boden mit Ausnahme des Felsens Krankheitsherd werden, wenn er unter Luftzutritt, geeigneter Temperatur und mäßiger Feuchtigkeit die massenhafte Entwicklung derselben fördert. Auf dem felsigen, wasserarmen Malta sind letztere Bedingungen nicht erfüllt und die Bodenbewegung ist fast ausschließlich eine rein oberflächliche. Sümpfe und Moräste sind ebenfalls nicht vorhanden und können zu Beginn unserer Zeitrechnung auch keine größere Ausdehnung besessen haben. Immerhin ist nicht zu vergessen, daß die Wasserleitung, also die Fassung der Quellen, von welcher gesprochen wurde, wohl schon zur Zeit der Araberherrschaft ausgeführt war und daß sich die Johanniter um die Sanierung der Insel neben andern verdient gemacht haben. Kleinere, der Entstehung der Krankheit günstige Bezirke hat es demnach gegeben, wenn sie auch nicht einen gefährlichen Charakter wie anderwärts annehmen mochten. Was im Laufe der Jahrhunderte glücklich gelang bis auf wenige Spuren auszurotten und auf engste Bezirke einzudämmen, hatte vordem noch einen weitern Spielraum und mochte alljährlich eine Anzahl von Individuen befallen. Nach unserer Ansicht genügt diese Überlegung, um zu erkennen, daß zur Zeit der Anwesenheit des Paulus

auf der ganzen Insel mehrere Fälle vorkommen mochten, obschon gar nicht gesagt ist, daß unter den übrigen Kranken, welche dem freundlichen und hilfsbereiten Fremden und seinem Begleiter zugeführt wurden, nicht auch Bresthafte allerart sich befanden. Ein Erster oder Oberster, welcher gleichsam die römische Macht repräsentierte, befand sich in der Gestalt des Publius auf der Insel; von einem Arzt ist nicht die Rede und ein solcher ist auch kaum anzunehmen. Da zudem dem Vater des Vornehmsten Hilfe in seiner Krankheit zu teil wurde, ist es ganz natürlich, daß sich die Kunde davon ebenso wie von dem Schiffbruche rasch verbreitete und herbeiströmte, was irgend ein körperliches Leiden verspürte. Es heißt ausdrücklich, daß diese Leute herbeikamen, nicht daß sie von Paulus und Lukas aufgesucht werden mußten; sie waren also nicht bettlägerig, noch waren es Lahme, Blinde und andere Krüppel, die herbeigetragen oder geführt wurden, wohl aber dürften wir nach der Natur der Insel nicht fehl greifen, wenn wir unter den verschiedenen Kranken zum Teil auch Augenleidende vermuten. Letztere hat es ebenso sicher gegeben, als erwiesen ist, daß die Insel damals weder waldbestanden war, noch ein grünes Wiesenkleid trug. Das übrige sind nur Wahrscheinlichkeiten, darüber sich nichts Gewisses ermitteln läßt, doch wird es kaum ein Insel- oder ein Landstück mit einer ähnlichen Bevölkerungszahl im ganzen Umkreis des inneren Meeres gegeben haben, wo sich nicht eine Anzahl von Fieberkranken und andern Heilsbedürftigen gefunden hätte.

Unter den Ländereien, welche Publius in der Nähe der Landung besaß, haben wir schon auf die zwei Täler verwiesen, die auch heute noch im Nordosten der Insel

durch ihre Bebauung ausgezeichnet sind. Fast die nämlichen primitiven Werkzeuge, welche die Landleute verwenden, mochten schon damals in Gebrauch sein: Hacke und Pflug der einfachsten Konstruktion, die sich nur wenig von den ersten ihrer Art unterscheiden. Auf den Feldern war um diese Zeit nur noch die Baumwollenstaude zu sehen, die im Frühjahr ausgesät wurde oder vom Vorjahr stehen blieb und der Reife nahe ist, während die Aussaat der Gerste zur Fütterung beendigt, die des Getreides naherückt. Überall sind um die angebauten, rechteckförmigen Landstücke Mauern aufgeführt zum Schutze gegen die heftigen Sturmwinde und zur Festhaltung des Erdreichs bei den Regengüssen des Winters. Auch weder die Verbindungswege zwischen den einzelnen Siedelungen der Menschen, noch Fuhrwerk oder Bespannung waren im Inlande und zur Beförderung landwirtschaftlicher Produkte wesentlich von den heutigen verschieden. Statt der Kirchen erhoben sich einzelne Tempel. Orangen- und Zitronenbäume wurden hier noch nicht kultiviert, wohl aber der Weinstock und der Feigenbaum, während der wildwachsende Strauch mit ungenießbaren Früchten sich mit Kaktuspflanzen als Gehege oder auf unbebauten Stellen und Wegrändern vorfand.

Es ist anzunehmen, daß sich das überwinternde Schiff im eigentlichen Hafen der Insel, von dem aus der Verkehr mit Sizilien und Puteoli stattgefunden hatte, in gesicherter Lage vor Anker befand und nach den ersten Tagen der Erholung von dem Schiffer mit dem Führer der Truppe aufgesucht wurde, um über den spätern Weitertransport der ihnen unterstellten Mannschaften das Nötige zu vereinbaren. Für die Verpflegung

der Soldaten und deren Unterbringung hatten die Behörden aufzukommen, ebenso für die Gefangenen, soweit solche nicht von den Bewohnern aus freien Stücken an ihren Herd geladen wurden. Von den Seeleuten aber ist es naheliegend zu denken, daß sie an Bord des nach Alexandrien gehörenden Fahrzeuges als schiffbrüchige Landsleute Unterkunft fanden. In diesem Teile der Insel befanden sich den Winter über zweifellos auch zahlreiche Personen, deren Beruf Handel und Seegewerbe war, wie der Hafen neben einheimischen Schiffen auch noch andern als Winterstation diente. Daß Paulus den gezwungenen Aufenthalt auch zur Förderung seines Lebenswerkes benutzte, ist ihm ganz angemessen und hing nur von der Möglichkeit einer ausreichenden Verständigung ab. Es ist durchaus wahrscheinlich, wie die Legende will, daß die Schwierigkeiten überwunden wurden und hier wie überall in seinem Wirkungskreise eine Gemeinschaft gebildet wurde, wenn auch der Bericht nichts weiteres als das freundliche Einvernehmen mit den Bewohnern erwähnt. Ob indessen die Saat aufgehen und sich in den spätern Völkerstürmen zu erhalten vermochte, wird aus mehreren triftigen Gründen in Zweifel gezogen, doch mag das dürftige Felseneiland als eine ebenso sichere, wenn auch bescheidenere Bewahrerin angesehen werden als eine See- und Handelsstadt wie Korinth und Ephesus mit ihrer hin- und herflutenden Bevölkerung. Nur darf nicht von einer auf seine Lehrtätigkeit gegründeten, organisierten Kirche gesprochen werden. Wie sich die Weltmacht Rom zu seinen Gemeinden stellte, also auch zu einer solchen auf Melita, fällt dabei weniger in Betracht, als die kurze Dauer seiner persönlichen Wirk-

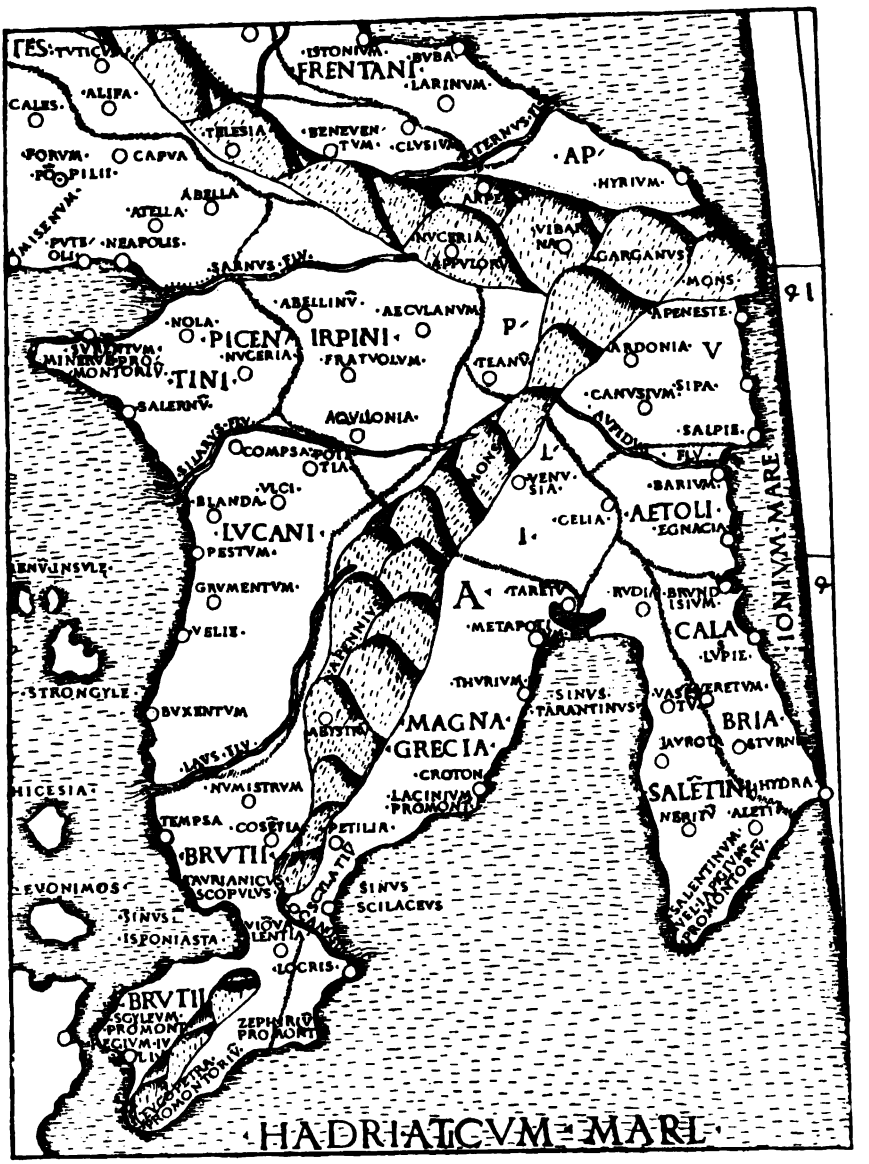
samkeit daselbst, die Schwierigkeit der mündlichen Mitteilung und des nachherigen schriftlichen Verkehrs.

An hellen Tagen war fern im Norden, gleichsam als Wahrzeichen der Richtung nach der sizilischen Meerenge, der Gipfel des Ätna deutlich sichtbar, nahe dessen Fuß der letzte Teil ihrer Fahrt vorbeiführte, die Sehnsucht nach ihrer Vollendung stets wachrief, wobei die oft bewährte Geduld ihre neue Probe zu bestehen hatte.

Es drängt sich auch in dieser Beziehung der Vergleich mit dem dalmatischen Melite unwillkürlich auf. Bei der Besprechung jener Insel und der Tiefenverhältnisse an den in Betracht fallenden Küsten wurde so nebenbei auch in Erwägung gezogen, welche Vorkehren der Centurion nach einer angenommenen Überwinterung auf derselben beim Wiederbeginn der Schifffahrt im Frühjahr getroffen haben möchte. Natürlich dürfte dabei nicht außer acht gelassen werden, daß auch das zweite alexandrinische Schiff auf eben demselben merkwürdigen Wege weitab von seiner Fahrtrichtung in die Adria im engen Sinn und an eben dieselben Küsten gelangt sein mußte. Mit Recht wurde darauf verwiesen, daß nicht erst eine spätere Zeit, sondern schon die Tage oder Wochen nach der Strandung Berücksichtigung in dieser Hinsicht erheischen. Auf dieser Insel würde sich der Blick nicht nach Norden, der künftigen Fahrtrichtung, sondern nach Osten und Südosten wenden. Diese Küsten mußten dem Julius von der augustäischen Kohorte nicht nur aus den Nachrichten verschiedener Aufstände bekannt sein, kam doch nach dem Tode des großen Cäsar Augustus selbst,

damals noch Octavian genannt, von Apollonia in Illyrien über Brundisium nach Rom, nicht nur um das Erbe seines Großoheims anzutreten, sondern um erster römischer Kaiser zu werden, danach die Kohorte ihren Ehrennamen trug. Apollonia wird vielfach in Verbindung mit dem benachbarten Epidamnus genannt, weil ihre gemeinsame Heerstraße nach Macedonien führt, auch wird erwähnt, daß die Bewohner des zerstörten Cicysium zumeist nach Apollonia und Epidamnus auswanderten. Nun ist Melite nur durch einen engen Kanal von vier Seemeilen Breite von dem Festland und der übrigen Inselküste getrennt, und Epidamnus oder Epidaurus, das heutige Ragusa Vechia, lag sozusagen unter den Augen der Leute auf Melite. Die hohen Küsten sind im Winter beim Wehen des regenbringenden Scirocco nebel- und wolkenumfangen. Dieser gleichmäßige, feuchtwarme Südwest wird meist von einem frischen, aufklärenden Nordwest abgelöst, und da die Küsten an schützenden Buchten reich und der Seeweg von der Südostecke von Melite nach der Seestadt nur wenig mehr als die Insellänge beträgt, ist diese mit Nordwestwind leicht zu erreichen. Es wäre schon aus diesen Gründen gar nicht zu erklären, wieso der römische Offizier oder das zweite erhalten gebliebene Schiff an diesen Inselküsten Monate lang verweilt hätten, statt den erwähnten Seeport aufzusuchen, welcher neben andern Vorteilen die nächste Gelegenheit zur Übersetzung von Soldaten und Gefangenen nach Brundisium bot, weshalb es geradezu Pflicht des Führers gewesen wäre, mittelst Küstenfahrzeugen dahin zu gelangen, wenn das Getreideschiff für diese Fahrt also nicht direkt nach Brundisium zu haben war.

Nur der Vollständigkeit halber mußte auch auf diesen Punkt hingewiesen werden, woraus hervorgeht, wie wenig Wahrscheinlichkeit auch nur der Winteraufenthalt auf dieser Küsteninsel bietet, während dies für das Melita im offenen Meer selbstverständlich ist. Auch dort wurde der Aufenthalt auf die unumgänglich notwendige Zeit beschränkt. Als die Nullgrad-Linie, welche Malta zumeist nicht berührt, eben die Rheinlande überschritt, lagen die „Dioskuren" segelfertig. Es begann sich die Frühlingsvegetation des Südens zu entwickeln. Überall blühte das einjährige Maßliebchen, die zierliche Schwester des bei uns ausdauernden Pflänzchens, und die hochgewachsene Gerste, zum Schnitt als Viehfutter um diese Zeit, konnte mit dem Getreide für das Auge das Grün der fehlenden Wiesen ersetzen. Bei günstigem Winde, der wie im Jahre zuvor für die erste Teilstrecke einleitend erwartet wurde, war Syrakus in einer Tagesfahrt zu erreichen. Die Bewohner erweisen dem fremden Besuch hohe Ehre, was sich zumeist auf Paulus und Lukas, von Seite der Behörden auf den Offizier beziehen wird, und sorgten für deren Reisebedürfnisse. Wir sehen in Publius, den die Legende als den ersten Vorsteher der christlichen Gemeinde Melitas bezeichnet, nicht nur einen durch seinen Besitz ausgezeichneten Inselbewohner, sondern nehmen den ihm zugeteilten Titel im Sinne einer anerkannten Stellung, als Vertreter gegenüber Rom oder unter dessen Billigung als Verwalter seiner Hoheitsrechte auf der Insel, eine Stellung, wie sie bei „Bundesgenossen" Roms vorkam und auch schon unter Karthagos Herrschaft bestanden zu haben scheint.



Süditalien mit der sizilischen Meerenge und der Küste von Rhegium bis Puteoli, nebst einigen äolischen Inseln, worunter Strongyle, die Leuchte.
(Nach Ptolemäus.)

Die Fahrt nach Syrakus erfolgte nach Programm und die „Dioskuren“ verweilten in diesem Seeport Siziliens drei Tage. Möglicherweise hatte das Schiff einige Ladung hierhin eingenommen, wahrscheinlich aber hatten das Schiff und seine Passagiere vieles notwendig, das auf Melita nicht beschafft werden konnte. Um Rhegium nahe der Meerenge anzulaufen, machte das Schiff, so heißt es, einen Bogen, was sehr wohl auf einen nordwestlichen Wind deuten mag, der das Passieren der engen Straße mit ihren verschiedenen Strömungen nicht gestattete. Dazu diente am besten ein Südwind, der in Rhegium erwartet wurde, woselbst wohl auch ein Lotse für die Meeresstraße an Bord genommen wurde. Es ist dieselbe nicht nur sehr eng und verlangt ihrer Strömungen und Landbildungen wegen für eine sichere Passage neben gutem Wind auch genaue Ortskenntnis, sondern sie ist so gestaltet, daß die beidseitigen Landvorsprünge sich so zu verschieben scheinen, daß für den Unvertrauten nur Steilufer, nicht aber ein Durchpaß zu erblicken ist. Es entsteht die Illusion einer geschlossenen Küste mit verschiedenen Buchtungen. Das Schiffszeichen, der Helfer in Sturmesnöten und Schützer der Seefahrt, bewährte den hohen Ruf des himmlischen Gespans. Schon am folgenden Tage trat Südwind ein und die sagenumwobene Meerenge wurde glücklich durchfahren und in ungefähr 24 Stunden der Hafen von Puteoli erreicht. Es beträgt die geradlinige Entfernung fast genau drei Breitengrade oder 180 Seemeilen, so daß auf die Stunde über 7,5 Seemeilen fallen. Dieses sehr günstige Resultat wird mit Recht in den meisten Arbeiten über die Schiffahrt der Alten und die von Frachtschiffen zurückgelegten Tagesdistanzen angeführt. Nach einem Aufent-

halt von acht Tagen setzte Paulus die Reise nach Rom über Terracina, Forum Appii und Tres Tabernæ fort und wurde an den beiden letzten Stationen durch christliche Brüder aus der Welthauptstadt empfangen. Mit dem Einzug in letztere schließt die Romfahrt des Apostels, deren glücklich vollendeter dritter Teil ihn für die Mühsale und Bedrängnisse des zweiten einigermaßen entschädigte und wo sein Wort, gesprochen in der Stunde großer Gefahr, sich bewahrheitete: er sollte nicht im Schiffbruch umkommen, sondern in Rom einziehen und für den Herrn, dem er diente, wirken.

Die auffallende Kürze in der Behandlung dieses letzten Teiles der Romfahrt des Paulus wurde schon früh empfunden und Versuche zur Ergänzung unternommen, deren Spuren bis ins zweite Jahrhundert, ja über dessen Mitte hinaufreichen, obgleich die vorhandenen erst aus dem vierten und fünften Jahrhundert stammen. Sie bieten wirklich einige wertvolle Ergänzungen, wovon nachgewiesen werden kann, daß sich dieselben auf ganz genaue Zeit- und Ortskenntnis stützen. In dem sogenannten Marcellustext wird auch über eigentlich drei kleine Nebeninseln gehandelt, die ihrer Namenvermengung und der daraus folgenden Irrungen wegen für uns von großer Bedeutung sind. Über den Namen verschiedener Inseln des Berichtes hat der Ähnlichkeiten wegen ein eigenes Verhängnis gewaltet. Sie haben auch Abänderungen im Laufe der Zeiten durch die wechselnden Herrscher und die lateinische und griechische Schreibart oder deren Vermengung erfahren. Einzig durch die Gleichheit der Namen ist seit den Zeiten Constantin Porphyrogenetos († 959) bis in die Gegenwart der Zwiespalt über die Ortslage der Insel der

Strandung entstanden und fortentwickelt worden. Nach Scylax wurde Melite (für das heutige Malta) und Melita (für das heutige Meleda) geschrieben, später aber für das erstere ebenfalls Melita, während das andere, sofern es überhaupt noch genannt wird, nach ältern Autoren noch gleich lautet oder recht abweichend bezeichnet wird. Es erging der letztern Insel wie der ihr nahen Seestadt, welche bei Scylax und Strabo Epidamnus, anderwärts Epidaurus und später Dyrrhachium hieß. Die genannten Inseln aber sind leicht zu unterscheiden nach ihrer Lage, erstere nach der afrikanischen Küste als Melita afr., letztere nach der dalmatinischen Küste als Melita dalm. Schwieriger ist es mit den andern Inselchen, unter denen das vielfache Durcheinander fast nicht zu entwirren ist, wenn nicht nähere Bezeichnungen vorliegen. Da ist vorerst die Insel im Süden von Phönix mit einem Satelliten von Inselchen. Schon die Texte des Berichtes führen drei Namenformen auf: Cauda, Clauden und Clauda. Ptolemäus hat Claudos, der Stadiasmus Claudia, von andern Namen zu schweigen. Wir schreiben vermittelnd Clauda und lassen das nicht erwähnte Inselchen Gaudapaulo heißen. Nun hat aber auch Melita zwei kleine Begleiterinnen, von denen die größere Gaudos hieß. Daher scheint der Verfasser in seiner Verwirrung Gaudomelete gebildet zu haben, entweder um die größere Insel von ihrer Namensschwester zu unterscheiden oder um die Nebeninsel als bei Melita und nicht südlich von Kreta liegend zu bezeichnen.

Der Hafen von Ostia diente hauptsächlich dem Verkehr mit Sardinien, den westlichen und südlichen Küstenstädten, einschließlich Karthago, Puteoli aber war Stapelplatz für die Waren des Ostens, in erster Linie

der Getreideschiffe Alexandriens. Viele größere Seestädte hatten hier ihre Faktoreien und der Anblick des Mastenwaldes war demjenigen in den Hafenbassins der Gegenwart nicht unähnlich, sowohl an Menge der Güter, als an Vielartigkeit derselben, Sprachverschiedenheit der Seeleute und Völkertypen, wie früher dargetan wurde. In dem vortrefflichen Werke „Die apokryphen Apostelgeschichten und Apostellegenden von Lipsius“ werden zwei Darstellungen des erwähnten Reiseberichtes als ganz „ungeheuerlich“ bezeichnet, von denen die eine auf durchaus beglaubigten Tatsachen beruht, die andere wenigstens einen sehr sicher erwiesenen geschichtlichen Kern hat.

Die erstere wird folgendermaßen eingeführt: „Es wird bei Puteoli die erstaunliche und für einen mit den Verhältnissen vertrauten Schriftsteller unmögliche Erzählung angeknüpft, wonach Puteoli durch ein Strafwunder im Meere versunken und noch unter Wasser liege.“ Zuerst ist sehr verwunderlich, warum ein Strafwunder an dieser Stätte hätte stattfinden sollen, wodurch es begründet war. Paulus war sicherlich dankbar, den Rom nahe liegenden Port nach der zuletzt so raschen und glücklichen Fahrt erreicht zu haben. Dort fanden sie Brüder, welche die Reisenden zu sich einluden, und es ist auch gar nichts angedeutet, wie etwa später aus Rom, das auf die leiseste Störung eines freundschaftlichen Verhältnisses schließen lassen könnte. Es ist im Gegenteil überraschend, daß der Führer einen Aufenthalt von acht Tagen bewilligte, was nur seiner Gutmeinenheit und der persönlichen hohen Achtung Paulus gegenüber zuzuschreiben ist, so daß er ihm gewährte, was nach seinen dienstlichen Vorschriften mög-

lich war. Daß beim Abschied ein Mißton die guten Beziehungen störte, ist gar nicht anzunehmen, und weshalb etwa der Apostel die Stelle hätte verwünschen oder verfluchen können, da sie den Festlandboden betraten, ist ebenso wenig einzusehen. An irgend etwas mußte aber doch ein möglicherweise eingetretenes Naturereignis anknüpfen, um später als Strafe für einen begangenen Frevel aufgefaßt zu werden. In der Nähe des Golfes mit dem bezeichnenden Namen Crater, am Fuße des Vesuv und in unmittelbarer Nähe der phlegräischen Felder, überhaupt in dieser vulkanischen Zone, waren Störungen der Erdoberfläche und des Küstenverlaufes eher als anderwärts zu erwarten.

Die Brüder in Puteoli waren zunächst begierig, die Einzelheiten über die Seefahrt mit den übrigen Lebensschicksalen des Apostels, seine Erfolge in Asien und Griechenland, die Anfeindungen, bestandenen Gefahren und die schließliche wunderbare Errettung zu vernehmen. Ob er auch zu einem größeren Kreise von Zuhörern sprach, ist nach seiner Art, sich einen solchen zu bilden oder aufzusuchen, sehr wohl möglich. Nun ist sehr merkwürdig, weshalb die spätere Erzählung, wenn sie an irgend ein unbekanntes Ereignis in Puteoli anknüpfte, unter dem andauernden Eindruck der neronischen Verfolgung der Gemeinde Roms auf ein Wegsinken dieser Stadt oder sagen wir nur eines Teiles derselben verfiel. Im Jahre nach der Ankunft des Paulus fand das Erdbeben statt, welches einen Teil des benachbarten Herkulanum zerstörte, und 16 Jahre später wurden drei Städte an dem Golfe von Asche und Lava des Vesuv bedeckt. Dieses großartige Naturereignis war es nicht, das so aufgefaßt wurde, sondern die Legende

verlangte, daß die See ihr Opfer heische, dasselbe in ihren Schoß zu ziehen habe. Es ist genau so, als ob der Verfasser von dem nahen Serapistempel Kunde gehabt und gemäß dem bekannten Schulbeispiel angenommen hätte, der fluchbedeckte Boden der Stätte eines verabscheuten Kult mit der von den Uneingeweihten geglaubten Tierverehrung sei zur Strafe für diesen aus Ägypten überkommenen Gräuel unter Meeresniveau gesunken. Das haben Hunderttausende später nicht nur geglaubt, sondern waren davon als von einer wissenschaftlich festgestellten Tatsache so überzeugt, daß sie darauf wichtige Schlüsse über Hebungen und Senkungen der Festlandküsten von bedeutendem Betrage, gleichsam unter den Augen unserer Vorfahren in nicht sehr ferner Zeit bauten. Solches ist noch jetzt in sonst durchaus nicht veralteten Werken zu lesen und nicht überall wird zugegeben, daß wir es dort nur mit einer Badeanstalt oder einem großartigen Aquarium zu tun haben. Auf dem Lavafeld, welches Herkulanum bedeckt, wurden Ortschaften gebaut, ohne zu wissen, daß unter den Fundamenten die Ruinen einer begrabenen Stadt lagen. So ist es auch nicht zu verwundern, wenn sich die Kunde über die einstige Verwendung jener Teile des Serapistempels nicht erhielt, sondern nach dem Augenschein geurteilt wurde, es sei derselbe mit seinen Bodenplatten, darauf früher heidnische Priester wandelten, unter die Meeresoberfläche gesunken.

In archäologische Studien wird sich der Verfasser nicht versenkt haben, noch in die Mysterien der heidnischen Mönche, ihm war die Tiefenlage des einstigen Prunkbaues, dessen Kult selbst den römischen Machthabern oft zu üppig wurde, sodaß sie gegen das

Fremdgewächs Gewaltmaßregeln in Anwendung brachten, ein deutlicher Fingerzeig für den bevorstehenden Zerfall des heidnischen Götzendienstes überhaupt.

Gehen wir zu dem zweiten Punkte über, welcher die Reise von Terracina weg betrifft. „Ganz ungeheuerlich," bemerkt Lipsius dazu, „ist ferner, daß Paulus von Terracina nach Tres Tabernæ zu Schiffe auf dem Flusse (dem Tiber?), statt auf der Via Appia, und von Tres Tabernæ nach Forum Appii, statt umgekehrt, gereist sein soll." Darin liegt nichts Ungeheuerliches, sondern etwas ganz Natürliches und Zeitgemäßes, Angenehmes und zugleich zwei kleine Versehen, das eine von Seite des Verfassers des Berichtes, das andere von Seite seines sehr scharfen Kritikers.

Der Verfasser hatte den Lukasbericht vor Augen und entnahm daraus wörtlich: Die Jünger kamen uns entgegen bis Appii Forum und Tres Tabernæ. Von Terracina kommend, erschien ihm darnach letzteres näher liegend, die Reise also zuerst nach Tres Tabernæ und sonach erst nach Forum Appii führend, das ist sein Versehen oder seine Verwechslung, weil er las: Sie kamen uns entgegen bis Forum Appii und (sogar) bis Tres Tabernæ. Der Kritiker aber irrte darin, daß er, sobald von einem Schiffe die Rede ist, nur an den Tiber denkt und nicht an eine andere Verkehrserleichterung. Da es sich darum handelt, nachzuweisen, daß gerade an dieser Stelle der Verfasser des spätern Berichtes nicht etwas hineintrug, was im Jahre 62 nicht benutzt werden konnte, genügte der Hinweis auf einen Atlas antiquus nicht, sondern es muß ein Beleg aus einem zuverlässigen Schriftsteller entscheiden. Strabo C. 233 sagt: „Vor ihr

(Terracina) liegt ein großer Sumpf, welchen zwei Flüsse bilden, von denen der größere Ufeus heißt. Hier kommt die von Rom bis Brundisium gebaute und am meisten begangene Appische Heerstraße zuerst dem Meere ganz nahe, welche von Seestädten nur Terracina, von zunächst folgenden aber Formiæ, Minturnæ und Sinuesse und von den äußersten Tarentum und Brundisium berührt. *Nahe bei Terracina ist, wenn man nach Rom geht, neben der Appischen Strasse hin ein sich an vielen Stellen durch Fluss- und Sumpfwasser füllender Kanal gezogen. Er wird am meisten des Nachts befahren, so dass die sich abends Einschiffenden am Morgen wieder aussteigen und den übrigen Weg auf der Strasse machen, jedoch auch am Tage. Die Schiffe werden von Maultieren gezogen.*“ Weit entfernt davon, eine ungeheuerliche Einschaltung zu machen, ist die Darstellung vollkommen korrekt und zeigt seine Vertrautheit mit den Verkehrsverhältnissen in jener Gegend und jener Zeit. Es drängt sich sogar der Gedanke auf, wir möchten hier ein Stück des ursprünglichen, nicht verkürzten Reiseberichtes vor uns haben, der nicht eine genaue Abschrift, sondern nur eine Niederschrift nach mündlicher Mitteilung ist, woraus die Verwechslung der beiden Stationen sich erklären würde. Wenn der Verfasser den Strabo benutzt hätte, so würde die Angabe nach dem Wortlaut des obigen Zitates einläßlicher ausgefallen sein, so aber kannte er aus eigener Erfahrung oder aus dem Berichte anderer, vielleicht dem ausführlicheren des Lukas selbst, die Fahrgelegenheit auf dem Kanal zur Seite der Appischen Straße. Bei dem ersten Zusammentreffen des Paulus mit den vorausgeeilten Brüdern haben sich letztere natürlich angeschlossen,

worauf sie die Reise gemeinsam machten, bis sie auf den zweiten Trupp bei Tres Tabernæ stießen.

Von hier an sind es noch 33 römische Meilen nach der Hauptstadt, welche an diesem Tage nicht mehr zurückgelegt werden konnten. Der ergänzende Reisebericht sagt daher, sie hätten halbwegs bei Aricia Halt gemacht und ihr Nachtquartier bezogen. Von Didyme unter den Äolen oder Liparen wurde ebenfalls bemerkt, daß Paulus daselbst eine Nachtrast hielt. Dies ist nach dem Lukasbericht nicht zuzugeben und es verlangte den Apostel viel zu sehr nach seiner Ankunft in Rom, als daß er nördlich der sizilischen Meerenge Spazierfahrten unternommen hätte. Zwischen Tres Tabernæ und Rom ist die Einschaltung sehr wohl angebracht und führt uns zur Besinnung darüber, daß den Gefangenen denn doch nicht beliebige Distanzen zur Zurücklegung per Tag zugemutet werden durften. Die Nachtfahrt nach Forum Appii betrug fast 20 römische Meilen und die Wegstrecke für die Tageszeit bei acht Stunden, was angemessen scheint. Aricia liegt am Fuße des albanischen Gebirges, an den erhaltenen Kraterrändern und dem eingeschlossenen kleinen See. Nach Rom ist die Entfernung auf der schnurgeraden Via Appia bei fünf Stunden und führt über die Hälfte durch die öde wellige Ebene, die, abgesehen von dem regen Verkehr auf der wichtigsten Heerstraße, menschenleer und von trauriger Einförmigkeit ist. Auf drei allerdings im Vergleich zu dem weiten Lebenswege kurzen Strecken haben wir den Apostel an Wendepunkten seines Geschickes diesen Triumph der römischen Straßenbaukunst benutzen sehen: zuerst beim Zuge nach Damaskus, sodann inmitten des römischen Reitertrupps nach Cäsarea und jetzt im Ge-

leite der Brüder, wozu wir Aristarch und Lukas zählen, auf dem Wege nach Rom, dem vieljährigen Ziele seiner Wünsche. Die übrigen Gefangenen waren wohl mit dabei, dann aber auch eine Wachtmannschaft, doch ist das seines Aufenthaltes in Puteoli wegen nicht geradezu anzunehmen, da in dem achttägigen Verweilen eher nur eine Paulus persönlich erteilte Erlaubnis erblickt werden durfte, der unter Beobachtung der üblichen Regel zurückblieb, während die übrigen Gefangenen mit den Soldaten unter ihrem Führer die Reise zuvor antraten. Unter letztern Umständen wüßten wir auch, aus welcher Quelle die römischen Brüder Kenntnis von der Ankunft des Apostels hatten und wissen konnten, wann er sich dahin auf die Reise machte. Natürlich kann auch wie früher von Milet nach Ephesus ein Bote nach Rom geeilt sein und die sicherste Kunde überbracht haben. Der Unterschied ist dabei aber ein ungemein großer. Dort berief er, um den schmerzlichen Abschied zu verkürzen, als Vater der Gemeinde die Ältesten und Vorsteher derselben, denen in Zukunft die Leitung ohne seine Mitwirkung anvertraut war, nach Milet, hier aber entsprang die Entsendung eines Boten wie das Entgegenkommen der Gemeindeabordnungen ihrer eigenen Initiative. Es war, wie er am Schlusse des Römerbriefes geschrieben, nun auch auf Judäa zu beziehen: „Jetzt habe ich in diesen Gegenden keinen Raum mehr, dabei verlangt es mich schon so manches Jahr her, zu euch zu kommen, wenn ich einmal nach Spania reise; denn ich hoffe immer, daß ich auf der Durchreise euch sehen und von euch dorthin das Geleite empfangen werde, nachdem ich mich erst einigermaßen bei euch erquickt habe. Aber gerade jetzt muß ich nach Jerusalem reisen

im Dienste der Brüder. Denn Makedonia und Achaia haben beschlossen, den armen Brüdern in Jerusalem eine Beisteuer zu geben. Sie haben beschlossen, was sie schuldig sind. Haben die Heiden von jenen Anteil bekommen am geistlichen Besitz, so müssen sie ihnen dagegen im Fleischlichen dienen. Habe ich dann dieses vollbracht und ihnen die Frucht versiegelt, dann will ich über euch nach Spania gehen. Ich weiß aber: wenn ich zu euch komme, komme ich mit der Fülle des Segens Christus! Euch aber bitte ich, Brüder, durch unsern Herrn Jesus und durch die Liebe des Geistes, mir im Kampfe beizustehen durch eure Fürbitten für mich bei Gott, daß ich möge loskommen von den Widerspenstigen in Judäa, und meine Dienstleistung für Jerusalem bei den Heiligen gut aufgenommen werde, damit ich fröhlich durch Gottes Willen zu euch kommen und mich mit euch erquicken möge!" Wie auch äußerlich seine jahrelange Mühe in Jerusalem belohnt wurde, haben wir gesehen, nun aber war sein Wunsch erfüllt, die Sendboten aus der Welthauptstadt hatten ihn begrüßt und umringten ihn, als weithin schon in den Morgenstunden die Wanderer ihrer ansichtig wurden. Die tiefe seelische Erregung des Apostels konnte bei seinem Abschiede in Asien kaum größer sein als bei seiner Annäherung an Rom. In Troas sprach er, wohl wissend, daß er zum letzten Male vor dieser Gemeinde stehe, bis zur Morgendämmerung und ging darauf zu Fuß nach Assus, während das Schiff mit Lukas der Küste entlang dahin fuhr und ihn aufnahm. Auch in Milet, da er es aussprach, sie werden sein Angesicht nicht mehr schauen, und den Ältesten von Ephesus soviel ans Herz zu legen war, dauerte der Aufenthalt

bis zum Augenblick der Einschiffung. Wir können daraus entnehmen, daß es ihm nach der frohen Begrüßung bei der Fülle seiner Empfindungen in Aricia nicht anders erging, nach dem ersten Austausch während der Wanderung die weitausgedehnte Nachtwache folgte, nur galt hier die Besprechung nicht letzten Verfügungen, sondern, neben dem Rückblick auf das abgeschlossene Werk im Osten, dem Ausblick in die Zukunft, auf das im weiten Westen des Reiches an die Hand zu nehmende Werk. Sein Brief hatte die Brücke zur raschen und klaren Verständigung geschlagen und die Jünger hatten zu berichten, nicht nur wie es um die Gemeinde, ihr Verhältnis zu Juden und Heiden stund, sondern auch über die Wege, welche zur Verkündigung der Lehre betreten werden, über Erfolge, Aussichten und Befürchtungen, Duldung und Bekämpfung, Spott und Mißachtung oder wissenschaftliche Bekämpfung und das Verhalten von hervorragenden Männern, Gelehrtenschulen, heidnischer Priesterschaft und Behörden. Wie in Troas mochte die Morgendämmerung anbrechen, ehe Paulus ermüdete im Vernehmen oder erschöpft war in Aufmunterung und Ermutigung aus der Fülle des Segens, welchen er verheißen hatte.

Die Straße führte von der Porta Appia in einer Länge von fast 25 Stadien durch die Stadt nach dem Standlager der Prätorianer, wohin sich Paulus zuerst zu wenden hatte, da es heißt, der Centurione habe ihn, natürlich bei einem so mächtigen Herrn, nach Erfüllung entsprechender Formalitäten und nach Überreichung der Briefe des Prokurators und Abstattung des eigenen Berichtes dem Stratopedarchen oder Präfekten der Prätorianer übergeben. Das heißt nun nicht, daß Julius

den Gefangenen seinem mächtigen Vorgesetzten persönlich in Gewahrsam überliefert habe, damit er seiner Verpflichtung ledig, dieser aber später verhört und abgeurteilt werden konnte, sondern es ist die Form, welche zu beobachten war, die hier mit wenigen Worten angedeutet ist. Der Präfekt (wir wissen selbst nicht, welchem unter den beiden die Erledigung dieses Geschäftes oblag) verfügte die bedingte Freilassung des Gefangenen, so zwar, daß er eigene Wohnung beziehen konnte, aber stets zur Verfügung der Behörden war, wofür der ihn begleitende Soldat haftete. Er stund, da noch kein Urteil gefällt war und eine bedingungslose Freilassung nach der erhobenen Anklage und seiner Berufung auf den Kaiser ungesetzlich gewesen wäre, wie wir sagen würden unter polizeilicher Aufsicht, ohne dabei an irgend einer erlaubten Handlung gehindert zu sein. Durch den bewilligten Aufenthalt in Puteoli ist Grund vorhanden, anzunehmen, daß Julius schon in ähnlichem Sinne verfügt hatte, der Präfekt diese Maßregel eigentlich nur bestätigt habe.

Die Zeitverhältnisse waren so gespannter Art, daß der Präfekt, an welchen sich Julius wandte, das größte Interesse haben mußte, mündlichen Bericht aus allen Teilen des Reiches, daher auch von Syrien und Asien, zu vernehmen. Der unumschränkte Herrscher Nero war noch ein junger Mann und seit acht Jahren auf dem Kaiserthron, auf welchen er zu früh gekommen war und bei guten Anlagen auf Abwege geraten, unter der Blutschuld, welche auf seinem Hause lastete, dessen letzter Vertreter er war, früh gealtert, ein schwacher, launischer Despot, vor dem der Senat verstummte, die Welt erzitterte und der ohne jeden innern Halt vor allen erbebte.

Unter den Augen dieses nicht unbegabten, aber unentwickelten Dilettanten und willensschwachen Despoten ohne Würde, von hochedlem Haus, aber ohne Familie wurde geradezu um das Kaiserreich gewürfelt, und die Präfekten der Prätorianer waren nicht die letzten von der Partie. Der Präfekt Burrus hatte den jugendlichen Herrscher geleitet und die jetzigen suchten die Fäden der Regierung in die Hand zu bekommen, damit ihnen bei der Nachfolge nicht irgend ein Feldherr aus den Provinzen zuvorkommen könnte, oder falls sie die Partei eines solchen ergriffen, ihre Entlohnung eine möglichst hohe werde. Daher ihr ungewöhnliches Interesse, genaue Kenntnis über die Vorgänge in den Provinzen, die Stimmung der Truppen und etwaige Aufregung unter den Völkerschaften zu haben. Ein Herd vieler Unruhen war auch Judäa, da konnten Verdienste erworben werden, wie es wenige Jahre später von Seite der Flavier geschah, oder Unterstützung zu dem kühnen Unternehmen gefunden werden, wie solche Claudius an Agrippa fand. Auch die untergebenen Offiziere verlangten rücksichtsvolle Behandlung und genaue Sondierung. Selbstverständlich wußten auch die letztern ihr Interesse zu wahren, um bei erster Gelegenheit nicht übersehen zu werden. Wenn so die Interessen zusammenführen und die schönen Seelen sich suchen, ist es vollkommen begreiflich, wenn Julius auf Melita in der aufgezwungenen Ruhe, ebenso wie Paulus, doch aus ganz andern Motiven, vor Verlangen brannte, nach Rom zu kommen.

Durch die dienstliche Stellung schon hatte er seinem Vorgesetzten einläßlichen Bericht über die ihm unterstellte Truppe, die Gefangenen, Fahrt, Schiffbruch und

Aufenthalt abzustatten. Dabei konnte gar nicht fehlen, daß die Rede auf den merkwürdigen Mann kommen mußte, den das göttliche Walten so eng mit Julius zusammengeführt hatte. Bemerkenswert, obgleich nicht verständlich, war auch einem Römer das heiße Ringen nach einem Ziele ohne weltliche Ehren, unbegreiflich das feurige, fast fanatische Wesen des Mannes bei der Verteidigung seiner Ideale und die ruhige Sicherheit in aller äußern Bedrängnis. Was den Prokurator fesselte und Agrippa zu dem Ausruf veranlaßte: Es fehlt wenig, du überredetest mich, Christ zu werden, mochte auch den Präfekten reizen, und wenn es selbst Tigellinus gewesen wäre: den Mann zu sehen, der einen Redner von Beruf in einfacher Klarheit zu widerlegen vermochte, einem kleinen Vasallenkönig zwar, aber doch einem König mit herben Worten an eine Wunde nahe trat, rührte und verlangt hatte, vor den Kaiser zu treten. War es der Präfekt Sabinus, so mochte dieser wenigstens denken, was um diese Zeit der Legat Capito zu einem Angeklagten sprach, indem er sich auf einen hohen Stuhl setzte: „Du stehst vor dem Kaiser", denn Sabinus dachte sehr daran, Kaiser zu werden. Diese Präfekten waren überhaupt zu einer Art Hausmaier, Reichsverweser oder Vizekaiser emporgestiegen. Genug, für Paulus wurde die Angelegenheit wie erwähnt in verhältnismäßig günstigem Sinne erledigt, indem er mit einem Soldaten eine eigene Wohnung beziehen und frei darin lehren und wirken konnte. Über den Aufenthalt in Rom ist nicht mehr ausgesagt als die wichtige Angabe, es habe derselbe ganze zwei Jahre gedauert, ohne beizufügen, wodurch er seinen Abschluß gefunden hat. Einen befremdenden Eindruck macht

bei der sonstigen Knappheit des Schlußberichtes die Erzählung von der Einberufung der Häupter aus der Judenschaft Roms und die zweimalige Besprechung mit denselben. Wie sehr vermissen wir an ihrer Stelle mit dem notwendig negativen Ergebnis einige Mitteilungen über seine Erlebnisse in den zwei Jahren und eine einzige bestimmte Angabe darüber, warum der Erzähler hier abbrach. Freilich lag es im Belieben des Autors, darin abzubrechen, wann und wo er wollte; bei dem hohen Interesse aber, welches derselbe an der Persönlichkeit des Apostels nimmt, seiner Achtung und Verehrung, welche dem Verständnis des großen Geistes nahe kommt, kann dieser Schluß nur durch die Macht der Verhältnisse diktiert sein. Er klingt nicht wie eine frohe Ankündigung seiner gänzlichen Befreiung zur Fortführung des Werkes im weiten Westen, was Paulus im Römerbriefe als Programm aufstellte, auch nicht wie ein Abschiedsgruß an einen hochverdienten Mann, der zum Märtyrertode bestimmt ist, sondern wie der Schluß eines Kapitels, nach welchem der Faden der Erzählung nicht wieder aufgenommen wurde. Offenbar hat Lukas beabsichtigt, die weitern Taten seines Meisters und dessen Lebensschicksale aufzuzeichnen und hier vorerst in Erwartung des Kommenden nur abgebrochen, da er ihn nach Rom in seinen Wirkungskreis eingeführt sah. Ob die weitergeführte Schrift, die uns ein von der Darstellung des Tacitus vom Brande Roms und der Verfolgung der Gemeinde wohl ganz verschiedenes Bild bieten würde, verloren ist oder die treue Hand die Feder nicht mehr zu führen vermochte, ist nicht zu sagen.

Schmerzlich wurde dies schon von der alten Kirche empfunden und es wurde daher versucht, die nicht gleichmäßig verbürgten Überlieferungen zu einem versöhnendem Gesamtbild zusammenzufassen und darin den beiden Apostelfürsten gerecht zu werden. Soweit das der Zweck solcher Schriften war, sind die Versuche überraschend gelungen. Nicht nur herrscht schließlich die vollkommenste Harmonie, wie es die *eine* Kirche verlangte, sondern vielfach sind selbst die Rollen der beiden Wortführer vollständig vertauscht und der Prinzipienstreit ist schon frühe gänzlich verblaßt, allerdings zumeist auf Kosten der überragenden Persönlichkeit des Heidenapostels, was die Geschichte im Namen der Gerechtigkeit nicht zugeben kann.

So hohes kirchen- und kulturgeschichtliches Interesse die apokryphen Apostellegenden und Apostelgeschichten beanspruchen können, ebenso gering ist die Ausbeute zur historischen Darstellung der weitern Lebensschicksale des Apostels Paulus. Nicht ihres geringen historischen Wertes halber, sondern der verwirrenden häretischen Lehre wegen hatte schon Innozenz I. und später Leo der Große befohlen, die Apokryphen einfach zu verbrennen. Der Befehl konnte ihrer Beliebtheit wegen nicht überall zur Ausführung gelangen. Die wahrscheinlich erfolgten Kürzungen des Lukasberichtes allein sind mehr zu bedauern und die sämtlichen erhaltenen Stücke der Apokryphen vermögen sie nicht zu ersetzen, am wenigsten den Schlußteil.

Es wird der treue Begleiter noch in dem kurzen Briefe an Philemon unter den Grüße sendenden Mitarbeitern des Paulus genannt, womit wir wieder auf die Wohnung während der zwei Jahre zurückkommen. Diese

lag wahrscheinlich in der Nähe des Standlagers der Prätorianer, obschon sie von der Tradition in einen ganz andern Stadtteil, an die Via Lata, verlegt wird. Erstere Angabe gründet sich auf die Erlaubnis des Präfekten, eine Wohnung in der Stadt beziehen zu dürfen, darnach er mit dem Soldaten zu suchen hatte, oder er erhielt von den Brüdern eine solche angewiesen, damit sie sich bei ihm versammeln konnten. In Rücksicht auf den Soldaten, der zum Rapport zu erscheinen hatte, kann dieselbe nicht zu weit von der Kaserne entfernt gewesen sein; ihm den Dienst zu erschweren, um möglicherweise einen günstiger gelegenen Zentralpunkt für zerstreut wohnende Brüder zu gewinnen, war nicht angezeigt. Wenn die Gemeinde in Troas sich in dem dritten Stockwerk eines Hauses versammelte, wie wir vernommen haben, so wird auch die noch kaum sehr starke in Rom nicht eines längeren Weges halber sehr wählerisch in Bezug auf das Lokal zur Vereinigung gewesen sein. Hauptsache war, daß nunmehr der Apostel unter ihnen weilte. Nach unserer Ansicht mußte Paulus stets gewärtig sein, vor den Präfekten gerufen zu werden, weshalb er nicht zu weit weg wohnen durfte. Der Umstand, daß Paulus aus dem nämlichen Grunde, wenigstens jetzt, nicht als Reiseprediger auftreten konnte, sondern zu allen Tageszeiten bereit war, Brüder oder solche, die es werden wollten, zu empfangen und zu belehren, ist von großer Bedeutung. Eine Großstadt verlangt gar viele Arbeitsarten und Zeiteinteilungen für Ruhe und Anstrengung von den vom Ertrag ihres Fleißes Lebenden, unter denen wir die ersten Christen zumeist finden und die von Paulus auch stets aufgesucht wurden. Es ist fast wie bei den wachtablösenden

Soldaten, Seeleuten und Bergwerkarbeitern, die gehen schichtweise zur Arbeit, zum Essen, zur Erholung und Ruhe. Niemand verstund besser Lehre und Arbeit zu verbinden, sich den harten Forderungen des Lebens anzupassen und jede Gelegenheit zur Saat, zur Pflege und Stärkung des keimenden und wachsenden Lebens des Menschen wahrzunehmen als Paulus; wie er Meister des zündenden Wortes an die Menge geworden ist, so blieb er es auch von den ersten Anfängen an in der unverdrossenen Kleinarbeit an seinen Mitmenschen, deren Resultate oft ungemein größer und nachhaltiger als diejenigen der feurigen Rede sind. Es konnte auch nicht mehr seine Aufgabe sein, überall persönlich als Überbringer seiner Gabe zu erscheinen, dazu war ein Menschenleben auch bei voller Bewegungsfreiheit viel zu kurz, vielmehr mußten überzeugungstreue Jünger gewonnen und erzogen werden, damit sie als Sendboten in alle Welt ausgehen konnten. Darin lag die Hauptaufgabe dieser zwei Jahre; diese war aber nicht in den großen Versammlungen mit Ansprachen zu lösen, sondern im engen täglichen Umgang durch die Einführung in alle Teile der Missionstätigkeit. In den Briefen, welche neben den unzweifelhaft ächten dem Apostel zugeschrieben werden, sind Namen enthalten, deren Träger nach ihrem Vorbild gearbeitet haben, deren Wirksamkeit und Erfolge samt denjenigen ungezählter anderer nur aus dem Gesamtbild der Ausbreitung des Christentums in die entlegensten Gegenden und seines siegreichen Eindringens in alle Stände der Bevölkerungsklassen zu entnehmen ist. Wie man sich in späterer Zeit diese überraschenden Tatsachen zurechtlegen und zu erklären suchte, zeugen deutlich die apokryphen Taten, welche von allen

Aposteln handeln und die bekannte Welt gleichsam in Wirkungssphären derselben aufteilen, ungefähr so, wie der dunkle Erdteil durch Interessensphären der Großmächte zergliedert wurde. Da hierfür die Apostel allein nicht ausreichten, wurden für die Reisen und Taten mit richtigem Verständnis auch deren Schüler beigezogen. Die Entfernung von jedem geschichtlichen Boden vollendete sich nur zum Teil durch die Häufung der Wunderwerke, erzeugt durch eine krankhaft überreizte Erfindungssucht, welche eine schwächlich hinsiechende Literatur mit ermüdenden Wiederholungen und sittlich bedenklichem Inhalt schuf und damit das Urteil Leo des Großen in dieser Hinsicht verdiente. In diesen Volksbüchern, die sie in der Tat waren, verdunkelte die schablonenhafte Zuteilung der Arbeit an wohlmeinende, doch herzlich unbedeutende Leute das wahre Verdienst derjenigen ächten Sendboten, deren Feuerseele ihren Leib verzehrte, und fälschte nicht immer ahnungslos, sondern wenigstens gegenüber Paulus oft recht bewußt die Geschichte der ersten Mission in der Heidenwelt. Als geschichtlich begründet bleibt trotzdem die auf richtiger Erkenntnis beruhende Tatsache bestehen, daß der Bau der christlichen Kirche nicht auf einmal vollendet war, sondern Generationen hindurch, durch Lehrer und Jünger, Meister und Schüler, fortgeführt wurde und, fügen wir bei, auch jetzt noch lange nicht vollendet ist. Der größte der bisher daran tätigen Werkmeister ist unstreitig der Heidenapostel und in Rom ist die Zeit der Heranbildung überzeugungstreuer Schüler durch seine im Leben erprobte Lehrweise und sein eigenes tägliches Beispiel, darin Leben und Lehre eins waren, vor allem zu suchen. Es ist ganz erklärlich, daß sich

die Legende mit diesem Aufenthalt in Rom nicht begnügen konnte, ihn nach dem weiter gesteckten Ziele seines Verlangens führte. Wenn auch nicht persönlich, so sprach er doch durch den Mund seiner Schüler zu jenen Völkern, unter denen christliche Gemeinschaften entstunden, als würde sein Wort durch den Wind in empfängliche Seelen getragen, deren verlangendes Ahnen sie längst dazu vorbereitet hatte.

Für die Ausbreitung der Lehre in Rom selber hatte seine Zugänglichkeit und die stete Bereitschaft, betrübte Seelen aufzurichten, ihnen Halt und neue Kraft zu verleihen, eine ähnliche Bedeutung. In der Weltstadt Rom wie in andern größern Siedelungen des Reiches lebten eine große Zahl von Menschen, Männer und Frauen, die sich von dem Leben und Treiben ihrer Standesgenossen und Nächsten betrübt, tief verletzt fühlten und mit Abscheu von den Auswüchsen einer entarteten und überlebten Kultur abwandten. Die Weltflucht und der stoisch affektierte Gleichmut war, wie der Fatalismus, nur ein einschläferndes Gegengift, kein radikales Heilmittel, das die Gesellschaft mit neuen Lebenszielen zu erfüllen vermochte. Eine dunkle Kunde von der neuen Lehre, welche die ihr von ganzem Herzen und Gemüt Ergebenen mit frohem Lebensmut, in der Todesstunde mit sicherem Vertrauen erfülle, war überall hin gedrungen. Wo darüber Gewißheit zu erlangen sei, wo eine lautere Quelle fließe, daraus geschöpft werden konnte, darüber kreisten nur unsichere Gerüchte. Wohl nannte man Versammlungslokale, viele wandten sich dorthin, fanden eine brüderliche Gemeinschaft voll froher Siegeszuversicht, wovon einzelne Ansprachen beredtes Zeugnis ablegten, andere aber in

schwärmerischen Lobpreisungen ein verständiges Maß überschritten und den Weg zum Heil eher wie mit Nebeldünsten verschleierten, statt durch eine Fülle klarer Erkenntnisse sonnig zu erhellen. Da lag die zweite, mit der ersten engverbundene Aufgabe des Apostels, der das Gesetz in die Menschenbrust verlegte, durch den Glauben die Seele von den peinigenden Lebensrätseln befreite und durch die siegreiche Macht der ewigen Liebe den Bann des Bösen und der Todesfurcht zersprengte.

Es heißt nicht nur schlechthin zwei Jahre, sondern zwei ganze Jahre lang war es ihm vergönnt, frei und ungehindert zu lehren vor allen, die den großen Seelenarzt in seiner bescheidenen Wohnung aufsuchten. Die Frist ist kurz, doch für Paulus, der die Stunden auskaufte, reichte sie hin, eine Kerntruppe glaubensstarker Streiter auszurüsten und in die Lande der Druiden, dem Lauf der Rhone folgend an den Fuß der Alpen, weit in den Norden und nach Westen hin zu entsenden, so daß er, obgleich persönlich unfrei, mit vielen beredten Zungen zu jenen Völkern sprach. Sie reichte auch hin, in Rom eine Gemeinde zu bauen, die von der neronischen Verfolgung erschüttert, nicht aber vernichtet werden konnte. Fiel auch der größte Sendbote seines Herrn und Meisters als eines der erlesenen Opfer, so lebte sein Geist in jungen Kräften fort, welche in überlegener Zahl und mit Feuereifer überall in die Lücken traten.

Mit dem Julimonat des Jahres 64, nach dem Brande Roms, hat das tatenreiche Leben des Heidenapostels sein frühes Ende gefunden. Wäre er gleich Apollonius von Tyana nur nach Rom gekommen, um zu beobachten,

„was für ein Geschöpf ein Tyrann sei," so möchte er das Ergebnis seiner Wahrnehmung im Verhältnis zu den Zeichen einer gewaltigen Umwälzung unbedeutend und unwert der Erhaltung betrachtet haben. Die Keime der Zuckungen im Staatskörper lagen tiefer als in den blutigen Launen eines Tyrannen, welchem der von der Besitzung des Tigellinus ausgehende Brand Roms dazu diente, die Hauptstadt sicherer und schöner aufzubauen. Es gelang Nero, alle Schuld auf die unbeliebten Christen zu wälzen und aus ihren Kreisen unter Zustimmung des entsittlichten Volkes seine Opfer zu reißen. Auch die Zuckungen der Erde selbst, den Christen ebenfalls ein Zeichen des herannahenden Endes, vermochten das an blutige Schauspiele gewöhnte, abergläubische Volk weniger zu erregen, als unbedeutende Zufälligkeiten, die nicht der Erwähnung wert sind, während nach dem Erdbeben Herkulanum von einer vornehmen Familie wieder aufgebaut wurde, was die Macht des Reichtums selbst über Naturgewalten dartun sollte. Die Zuckungen unter den einzelnen Völkern des Reiches waren den Staatslenkern sehr wohl bekannt, wurden aber in Rom so weit als möglich vertuscht, Scheinerfolge, wie die formelle Unterwerfung der Armenier, in den Vordergrund gebracht, mit Pomp und Spielen gefeiert. Den römischen Christen mochten aus Judäa ebenfalls Nachrichten eines bevorstehenden Verzweiflungskampfes zugehen, wobei die dortigen Gemeinden in ihrer Existenz mitgefährdet waren. Dazu die Unsicherheit in der Thronfolge, welche neben den weitausgreifenden Volkserhebungen den Bürgerkrieg in traurige Aussicht stellten, so daß der Zerfall des Reiches, das Chaos, der Kampf aller gegen alle das schreckliche

Ende schien. Ein solches Chaos war Männern, darunter Tigellinus die Art näher bezeichnen mag, eben recht, um im Trüben auch noch das an sich zu reißen, was ihnen bei aller Unverschämtheit in ruhigen Zeiten zu erringen nicht möglich war. Unmittelbar nach dem Märtyrertum des Apostels und seiner Leidensgenossen wird von einer römischen Gemeinde nicht zu sprechen sein, doch auch nicht von einer allgemeinen Flucht der Überlebenden. Selbst die Stätten des Leidens und die Ruheorte fesselten viele an Rom. Es lag auch nach den blutigen Tagen kein Grund zur Flucht vor, da weder die gesellschaftliche Stellung noch großer Reichtum Einzelner Neid zu erregen und Spürhunde an ihre Fersen zu hetzen vermochte. Die fleißigen Arbeiter und Arbeiterinnen trugen keine Abzeichen, welche ihren Verächtern und Hassern in die Augen fielen, und sie bedurften noch keiner Tempel, welche geschändet oder zerstört werden konnten. Um ihres Glaubens und ihrer stillen Zusammenkünfte willen waren sie auch nicht verfolgt worden und waren die Opfer nicht gefallen, sondern um solche zu haben und die künstlich geschürte Wut gefahrlos an einer großen Zahl auslassen zu können. Von einer Aufregung und Entrüstung der Menge oder einzelner Volkskreise ist nicht einmal mehr die Rede, da unter ihren Augen eine ganze Reihe tugendhafter Männer und Frauen geopfert wurden und das Kaiserhaus seine Glieder selbst zerfleischt hatte, ohne mehr als schwache Versuche zu einer gründlichen Änderung hervorzurufen. Der gelegentlich etwas stürmisch sich äußernde Volksunwillen war noch stets durch billiges Brot, Spiele, Gnadengaben und verliehene Ämter beschwichtigt worden und das leiseste Einlenken auf die

Volksmeinung hatte kriechende Untertänigkeit und überschwenglich geäußerte Freude zur Folge.

Wenn wir bei einem zeitgenössischen römischen Schriftsteller auch nur eine bescheidene Würdigung der Anfänge des Christentums in Rom erwarten, so sehen wir uns bitter enttäuscht. Strabo meldet doch noch etwas, wenn auch nur in dunkeln Umrissen, von der Entstehung des „jüdischen Aberglaubens“ und seinem Begründer Moses. Ist er auch ungenau, wofür Zeit- und Raumentfernung um so eher entschuldigen, da er nicht Geschichte, sondern ein Werk über Geographie schreibt, so ist er doch nicht aus Unkenntnis bis zur Fälschung unrichtig. Das ist aber bei Tacitus, dem Schreiber der römischen Kaiser- und Hofannalen, der Fall und erschüttert damit auch in bedenklicher Weise das in ihn gesetzte Vertrauen auf Unparteilichkeit und geschichtliche Treue. Vom Hörensagen das Christentum in jener Zeit als „verderblichen Aberglauben“ und „Unwesen“ zu bezeichnen, mag dem stolzen Römer wie Strabo die ähnlich lautende Bezeichnung des Judentums noch hingehen. Wenn der Historiker aber wie zur Entschuldigung der Gräuel schreibt, die Christen seien ihrer Schandtaten wegen verhaßt gewesen, so hat das in dem sittlich verrohten Rom ein viel zu großes Gewicht, als daß ein solches Urteil von einem Geschichtsschreiber ohne Angabe von Gründen und Tatsachen niedergeschrieben werden durfte. Er sagt uns gar nicht, was die zuerst Ergriffenen bekannten, ihnen zum Bekennen vorgelegt wurde. Ihre Zugehörigkeit zu der Gemeinschaft mußte freudig bejaht werden, auch die freiwillige Angabe der Mitbrüder war kein Verrat an der guten Sache, da sie keinen Geheimbund bildeten. Die „ungeheure Menge“,

welche sonach eingezogen wurde, konnte natürlich nicht unter Anklage der Brandstiftung gestellt werden, sonst hätte das Gerichtsverfahren mit lauter Freisprechungen schließen müssen. Es lag auch gar nicht in der Absicht, den Ursachen des Brandes nachzuforschen, sonst wären ganz andere Leute, darunter nicht zuletzt der Präfekt Tigellinus und seine Kreaturen, vor die Richter gestellt worden. Also keine Brandstifter, keine Majestätsverbrecher, keine Verschwörer, aber ihrer Gesinnung nach Menschenverächter, als solche gingen sie in den Tod. Diese Gesellschaft zu verachten konnte auch einen edlen Menschen anwandeln, sie zu hassen aber nicht, von Seite der Christen niemals. Es war eine jener schaurigen Komödien, die sich damals in Rom abspielten, wobei nicht zu entscheiden ist, ob die Zitternden vor einem solchen Gericht oder im Theater zahlreicher waren, wenn Cäsar Cajus öffentlich den Narren machte und das Gähnen nicht nur eine hohe Stellung, sondern das Leben kosten konnte. Daß die Christen des Menschenhasses überführt oder überwiesen worden seien, ist eine Ungeheuerlichkeit, nicht nur eine geschichtliche Lüge, und das ganze Verfahren eine schreckliche Niederträchtigkeit, dagegen der einfache, willkürliche Massenmord ohne Klage und Verdammung nur eine barbarische Abschlachtung ist.

Schließlich ermüdete über den ausgesuchten Todesarten selbst das gräuliche Ergötzen der vertierten Menge, das schier schrecklicher ist als das Leiden der Opfer, derer mit dem Ende der Qualen der Eingang zur Seligkeit harrte. Die Bestien, beide in Tier- und Menschengestalt, übersättigten sich am Genusse und wenn in letztern endlich, um sie doch in etwas von

den abgerichteten, hungerigen Raubtieren zu unterscheiden, etwas wie Mitleid rege geworden sein soll, so wird dasselbe von dem Geschichtschreiber auf die unrichtige Seite verlegt. Hätte er die Todesseufzer deutlicher vernommen, so möchte er anders geurteilt und vernommen haben, daß die Opfer Mitleid mit ihren Henkern hatten. So aber blieben es in seinen durchaus verblendeten Augen dennoch Schuldige, welche die härtesten Strafen verdienten. Ist dies nicht seine eigene Überzeugung, so schrieb er auch anderes verklausuliert aus Menschenfurcht und sein Werk ist eine trübe Quelle, die uns den fehlenden Teil des Lukasberichtes um so schmerzlicher empfinden läßt.

Bevor wir zur legendären Begräbnisstätte übergehen, sind noch einige im Vorstehenden nur berührte Punkte näher zu betrachten. So wurde die Erzählung über die Einberufung der Ältesten oder der Häupter der Judenschaft am dritten Tage nach der Ankunft des Paulus in Rom als befremdend angeführt. Nach dem Empfang durch die Brüder und der Besprechung mit ihnen konnte eine fruchtlose Diskussion mit den Stützen der jüdischen Gemeinde nur ein letzter Versuch der Annäherung sein, um von diesem Zeitpunkt an vollkommen klar über das Arbeitsfeld zu sein. Bei der Entfernung von der Stätte der fanatischen Forderungen und weltfremder Abschließung mußte in Rom noch weit mehr als in Alexandrien eine freiere, auch dem Gegner gerecht werdende Anschauung religiöser Lehre sich gebildet haben. Das war wenigstens insoweit der Fall, als seine Rede angehört und darüber in stundenlanger Sitzung hin- und hergesprochen wurde. Die Gründe aber, welche gegen eine Verwischung der

Grenzen gegenüber den Heidenchristen sprachen, waren noch so mächtig, daß auch Schwankende oder der neuen Lehre sich Zuneigende von ihren strengern Genossen vor die Entscheidung gänzlicher Aussonderung oder Rückkehr in ihre Reihen gestellt wurden. Sie entschieden sich in großer Mehrheit, die eigentlichen Juden wohl einhellig, für das Beharren in ihrem angestammten Glauben ohne Konzession an die Neuerer. So verlief dieser kleine Religionskongreß im Sinne der Annäherung resultatlos, schuf indessen die gewünschte Klarheit und verwies Paulus mit seinen Anhängern ausschließlich auf die Heidenwelt. Eine spätere Darstellung ging nicht mehr darauf ein, sondern verlegte den Widerstreit der Ideen und bezeichnete das Vorkommnis als einen Tumult zwischen Juden- und Heidenchristen, wozu natürlich die Ankunft des Heidenapostels zweifellos den Anlaß gegeben hatte. Eine genauere Untersuchung dieses Falles im Vergleich mit der eingeschalteten Erzählung des Lukasberichtes gehört in die Geschichte der ersten Christengemeinden. Hier ist nur die eigentümliche Darstellung des Vorganges von Interesse, der als Tumult bezeichnet wird, worunter wohl nur eine Versammlung mit heftigen Reden, nicht ein Auflauf zu verstehen ist.

Dem Inhalt nach sprachen die erstern: „Wir sind das auserwählte Geschlecht, eine königliche Priesterschaft, Freunde Abrahams, Isaaks und Jakobs und aller Propheten, mit denen Gott geredet hat, denen er seine Geheimnisse und großen Wunder gezeigt hat. Ihr aber aus den Heiden habt nichts Großes in eurem Samen, wenn nicht etwa, daß ihr durch Götzen und Schnitzbilder unrein und gräulich geworden seid.“ Sie erhielten die Antwort: „Wir sind der Wahrheit, als wir sie

hörten, unverzüglich gefolgt und haben unsern Irrtum verlassen. Ihr aber habt die Wunder an euren Vätern gekannt und hattet die Lehren des Gesetzes und der Propheten; ihr habt das Meer mit trockenen Füßen durchschritten, euch leuchtete die Feuersäule bei Nacht und die Wolkensäule bei Tage; vom Himmel her wurde euch Manna verliehen und aus dem Felsen strömte euch Wasser. Und dennoch habt ihr nicht geglaubt und nach dem allem euch das Idol eines Kalbes gefertigt und eure Knie vor dem Schnitzbilde gebeugt. Wir aber, die wir nichts von diesen Zeichen sahen, wir glaubten, daß es der wahrhaftige Gott sei, den ihr in Ungehorsam verlassen habt." Dieser Widerstreit hat nur in den ersten Jahrzehnten des zweiten Jahrhunderts einen Sinn, denn später ist derselbe gänzlich verwischt und unverständlich. Da zudem nur von alttestamentlichen Tatsachen die Rede ist, des Herrn und Mittlers gar nicht gedacht wird, sein Wesen und seine versöhnende Lehre nicht beigezogen werden, scheint die ganze Darstellung nur im Geiste einer frühern Zeit abgefaßt und absichtlich die eigentliche christliche Lehre von der Erfüllung des Gesetzes nicht besprochen, weil über diesen Punkt beide Parteien einig seien. Was sie anführen, ist aber nur die Einleitung zu dem eigentlichen Streitpunkt, der sich in der Frage zuspitzte, ob die Beobachtung des Gesetzes in der christlichen Gemeinschaft notwendig oder als überwunden zu betrachten sei. Daher braucht sich Paulus auch nur mit den allgemein besänftigenden Worten auszusprechen: Es gebühre sich nicht, in dieser Weise miteinander zu hadern und sich um einen Vorrang zu streiten, sondern vielmehr darauf zu achten, daß Gott seine dem Abraham gegebene

Verheißung erfüllt hat: In deinem Namen werden alle Völker gesegnet werden. Denn es gilt kein Ansehen der Person vor Gott: So viele unter dem Gesetz sündigten, werden nach dem Gesetz gerichtet werden, und so viele ohne Gesetz sündigten, werden ohne Gesetz umkommen. Wir aber, Brüder, müssen Gott danken, daß er nach seiner Barmherzigkeit uns erwählt hat zu seinem heiligen Volke. Seiner müssen wir uns rühmen, denn alle seid ihr Eins im Glauben an seinen Namen. Auch Paulus berührt das Gesetz nur in den Folgen seiner Nichtachtung durch die ihm Unterstellten und umgeht die brennende Frage (was gar nicht seine Art ist), weil sie ihm nicht vorgelegt wurde und deshalb keine Veranlassung vorlag, darauf einzutreten. Der Verfasser verlegt den Hauptpunkt mit Geschick in eine Nebenfrage, den Streit um den Vorrang nach der Abstammung oder dem unmittelbaren Gehorsam auf den ersten Ruf.

Die Aufgabe ist nicht nur wesentlich erleichtert, sondern dem Verständnis der Leser seiner Zeit entsprechend gefaßt, da von einer Beobachtung des Gesetzes innerhalb der christlichen Gemeinschaft nur im Sinne einer geschichtlichen Tatsache gesprochen werden konnte. Aber auch die geschichtliche Tatsache dieses Prinzipienkampfes wurde später vergessen oder übersehen, und es weisen die Worte, welche angeführt wurden, auf die Mitte des zweiten Jahrhunderts als Entstehungszeit hin. Am Schluß der eingeschalteten Verhandlungen im Lukasbericht aber beruft sich Paulus zur sichern Zeichnung seines Standpunktes und Verhaltens auf das Wort des Propheten Jesaias: Gehe hin zu diesem Volke und sage: Mit dem Gehör sollt ihr

hören und nichts verstehen, und mit dem Gesicht sehen und nichts erblicken. Denn es ward das Herz dieses Volkes verstockt, und sie sind schwerhörig geworden, und ihre Augen haben sich verschlossen, daß sie nicht sähen damit, noch hörten mit den Ohren, noch verständen mit dem Herzen und umkehrten und ich sie heile. Dazu die Ankündigung: „So sei es denn euch kund, daß dieses Heil Gottes den Heiden gesendet ist; die werden hören." Daß sie hörten, mußte selbst der römische Geschichtschreiber bezeugen, indem er die Zahl der gefänglich eingezogenen Christen (er spricht ausdrücklich nur von angeklagten Christen) als eine ungeheure Menge bezeichnet, wonach also die Lehre in den zwei Jahren ungeahnte Erfolge aufwies. Ein anderer Punkt betrifft die Gardepräfekten, welche bei der Ankunft des Paulus in Rom im Amte stunden und dem Namen nach angeführt wurden. In den ersten Regierungsjahren Neros war Burrus allein Prätorianer und mit Seneca zugleich Berater des jungen Monarchen. Nach dem Tode des trefflichen Mannes (es ist nicht gewiß, daß er vergiftet worden, bei dem Schicksal Senecas aber sehr wahrscheinlich) wurden zwei ernannt. Der eine, Sofronius Tigellinus, empfahl sich dem Cäsar durch die seinen Wünschen entsprechenden Charakteranlagen, der andere, Fenius Rufus, wurde ihm beigesellt, um seine Wahl zu beschönigen, minder anstößig zu machen. Dabei waltete auch das stets rege Mißtrauen des Fürsten, welcher die große Gewalt doch nicht seinem verworfenen Gesellschafter und Günstling anzuvertrauen wagte. Rufus war weniger zu fürchten und stund beim Volke seiner Lebensführung wegen (allerdings auch bei den Soldaten, was schon bedenk-

licher war) in höherem Ansehen. Die beiden Präfekten sind an dieser Stelle insofern von größerer Bedeutung als der Cäsar selbst, weil zunächst von einem derselben die Beurteilung der Sache des Paulus abhing, anderseits nach zwei Jahren wohl derselben Persönlichkeit die Mehrzahl der römischen Christen überwiesen wurde. Welcher von beiden es ist, bleibe vorerst dahingestellt. Wie der Präfekt den Fall zunächst erledigte, ist bekannt. Nun aber ist klar, daß zu weitern Verhandlungen mehr notwendig war als die Durchsicht der von Festus eingesandten Prozeßakten. Fachmänner, welche die klägerische Partei vertreten konnten, wies die jüdische Gemeinde in Rom in genügender Anzahl auf. Sei es daß der Präfekt selber oder der Centurio darauf hingewiesen, wir sehen, weshalb die Besprechung mit den Häuptern der Judenschaft, welche aber noch keine Briefe aus Jerusalem erhalten hatte, stattfand.

Sowohl vor dem Jahre 62 als nach dem Brande Roms sind die nämlichen zwei Präfekten im Amte und beide sehen wir in Angelegenheiten, welche den Kaiser selbst betreffen und große Aufregung hervorriefen, als Verhörrichter amtieren; Tigellinus z. B. in dem schändlichen Verfahren gegen Octavia, um sie durch Aussagen der peinlich verhörten Sklavinnen zu belasten, wobei aber die standhafteste unter ihnen dem Werkzeuge Neros eine wohlverdiente Züchtigung zu teil werden ließ; Rufus aber später bei der Verschwörung des Piso, was ihm als zaudernd Mitbeteiligten zum eigenen Fallstrick wurde. Auf ihn stützten sich die Hoffnungen hauptsächlich und mit Grund, da der Verschwörung kräftigste Stützen neben einigen Rittern entschlossene Offiziere waren, die im raschen Handeln durch Zauderer

gehemmt wurden, die ängstlich künftige Vorteile abwägend Zeit und Ort der Ausführung stets veränderten und das Mißlingen des Anschlages selbst verschuldeten. An allen verbrecherischen Handlungen des Cäsaren ist aber Tigellinus mitbeteiligt, in seinen ämilischen Besitzungen war in Abwesenheit Neros der Brand ausgebrochen und es galt für ihn ebenso gut als für den Kaiser selbst, das leicht lenkbare Urteil der Menge irre zu leiten. Dieser unwürdige Nachfolger des Burrus war ganz geeignet, die wahnwitzigen Träume seines Mitkaisers, dürfte beinahe gesagt werden, vielleicht im eigenen Interesse sogar zu fördern, und die herzlose Kreatur war es ebenfalls, eine schuldlose Kaiserin seiner Pläne wegen in Schmach zu stürzen und die christliche Gemeinde feig, hinterlisig und grausam zugleich zu opfern.

Die Stätte des Märtyrertums des Paulus ist mit derjenigen seiner Leidensgenossen im neronischen Zirkus oder Park an dem vatikanischen Hügel, also an Stelle der jetzigen St. Peterskirche und ihres Platzes gelegen. In späterer Zeit wurden aber Unterscheidungen gemacht, welche den Umständen kurz nach der Brandkatastrophe nicht Rechnung tragen. Bei $^4/_7$ der Stadt lagen noch in Schutt, darunter die stark und dicht bevölkerten Quartiere der Niederungen wie der Subura bis über den Esquilin hinaus, und die geretteten Bewohner hatten dürftige Unterkunft in rasch aufgeführten Barackenbauten erhalten. Urteil und Vollstreckung erfolgten rasch und das wie im Wanderlager lebende Volk hatte mehr als je Gelegenheit, Zuschauer in ungezählter Menge abzugeben. Daher ist es ganz unwahrscheinlich, daß Paulus einzeln abgeurteilt und gerichtet wurde. Unter

den vielen Opfern waren wohl noch zahlreiche Bürger Roms, und was in gewöhnlichen Zeiten Regel war, wurde jetzt wie das Recht selber mit Füßen getreten. Seine Erwähnung ist schon ein Hohn. Paulus selbst konnte seine Herde, soweit es in seinem Vermögen stund, nicht verlassen, um den Schwächern auch in der Todesstunde Vorbild zu sein. Spätere Angaben, in ruhigeren Zeiten niedergeschrieben, halten an der Enthauptung des Apostels fest und verlegen dieselbe „an die Straße nach Ostia", genauer an den dritten Meilenstein vor der Stadt, bei der Hufe Aquæ Silviæ genannt, nahe beim Fichtenbaume, also bei der heutigen Abtei Alle Tre Fontane; seine Begräbnisstätte an derselben Straße um eine Meile näher der Stadt. Die weitere Behauptung, Paulus habe erst später gelitten, damit die Angabe der Enthauptung und die Einzelheiten mit den Ortsangaben, stützt sich auf die unhaltbare Hypothese einer zweiten Gefangenschaft.

Sinnig sind dagegen die Sagenformen, welche das Tuch auf dem Leidenswege mehrfach behandeln. Bei dem letzten Gange des Herrn wird bald der König Abgar, die Christin Hypatia oder die Syrerin Berenike genannt, die ihm genaht, den Blutschweiß des Angesichts zu trocknen. Im Abendlande ist es bekanntlich der Veronikaschleier, auf welchem sich die Gesichtszüge des Herrn abbildeten. Auf dem Todesweg des Paulus nennt die Sage entweder die Plautilla, die Schülerin Lenobia, an andern Orten die Perpetua, stets sonst nicht erwähnte Personen, die hingerissen von dem mächtigen Eindruck der erhabenen Dulder und des Augenblicks ihnen ein Zeichen ihres Mitgefühls geben möchten.

In dem tiefen Schmerz, welcher die Seelen der Zurückgebliebenen zerriß, die ja alle den Tod von nächsten Familienangehörigen und Freunden zu beklagen hatten und deren Schmerz nur durch die sichere Hoffnung auf baldiges Wiedersehen, wie durch den Trost, daß sie für ihren unerschütterlichen Glauben hatten Zeugnis ablegen können, gemildert wurde, in diesem Schmerz mußte sich das Bild des ehrwürdigen Lehrers mit dem der übrigen verschmelzen und konnte sich für die nächste Zeit nicht einzeln abheben. Der Schmerz über den Einzelnen ging in dem allgemeinen Weh unter. War auch sein Einfluß in Rom ebenso groß als in irgend einer Gemeinde des Ostens, nach außen hin sogar weit größer, so war er doch nicht der eigentliche Begründer, Erzieher und Vater der Gemeinde, wie in Korinth, Troas oder Ephesus. Ein ähnliches Verhältnis sahen wir schon in Antiochia, wo ebenfalls schon Boten vor ihm hingekommen waren, zudem allerdings die Nähe Jerusalems ihm nicht die freie Entfaltung seiner Wirksamkeit und seines Einflusses, seiner Autorität in allen Fragen der Lehre, Gemeinde- und Lebensordnung erlaubte, wie in seinem ureigenen Arbeitsfeld. In Rom fand er schon eine Gemeinde vor, die in ihrem Ausbau in heidenchristlichem Sinne, auf dem geistesmächtigsten schriftlichen Dokument, das Paulus hinterlassen, auf seinem Sendschreiben beruhte. Die Ältesten der Gemeinde und beim Wachstum derselben die übrigen Beamten, wie solche das apostolische Zeitalter bereits erheischte, hatten in Paulus nicht nur ihren erfahrenen Berater, sondern ihr geistiges Haupt, während die Führung der Geschäfte und Verhandlungen, die Leitung der Versammlungen (die längst nicht mehr in einer

Wohnung Raum fanden) und die Vertretung nach außen den gewählten Behörden übertragen war.

Nach den Schrecken des Jahres 64 blieben nur schwache Trümmer der Gemeinde übrig, ihre Säulen waren alle vernichtet uud es bedurfte der Arbeit von Jahrzehnten, derselben neue Lebenskraft zu geben. Selbst an das unrühmliche Ende Neros vermochten viele nicht zu glauben und noch lange Zeit nachher war die Furcht vor seiner Wiederkehr hinreichend, ängstliche Gemüter zu bedrücken.

Erst im zweiten Jahrhundert wurde Paulus wieder gewürdigt, doch besaß die Lokaltradition nur noch dürftige und meist verworrene Anhaltspunkte über die Orte, da er in Rom wirkte und starb. Auch die Kirche, die seinen Namen trägt und seine Gebeine zwischen 336 und 354 aufnahm, liegt draußen vor den Mauern an der Ostiastraße. Gregor der Große war gerecht genug, Paulus unter seine Vorgänger zu zählen und ehrte dadurch sich selbst. Das die Zeiten überdauernde Denkmal des Paulus ist seine Kirche des Geistes, und noch immer wirkt er in seinem Vorbild als der einzig große Heidenapostel.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	7— 9
Widmung	10— 12
Einleitung	13— 29
Beilage: Act. XXVII (1—44) und XXVIII (1—17) Griechisch-Deutsch	30— 43
I. Teil. *Paulus der Heidenapostel*	
Die Taten der Apostel	47— 59
Stephanus	60— 64
Paulus	65—124
II. Teil. *Seefahrtskunde im römischen Kaiserzeitalter*	
Das Fahrzeug im allgemeinen	127—134
Die Diere, der Aviso, die Prora, das Riemenschiff	135—153
Segel-Riemenschiff, die Gürtung	154—163
Das Segelschiff	164—208
Schiffbestandteile	165
Segelfahrzeug	167
Segelstellung	170
Segelfläche	175
Supparum	176
Segelverstärkung	179
Segelformen	180
Kranmast	184
Vorsegel	186
Artemon	188
Segelkürzung	189
Torlonia-Relief	193
Weiteres Schiffsgerät	199
Schiffstypen und Hafenanlagen	203
Handelsmarine	206
Ladungen	207
Nautische Hülfsmittel, Periplen und Stadiasmen	209—222
Das innere Meer	222
Eilfahrten	224
Graphische Darstellung	225
Teilbezeichnung	226
Posidonius	228
Küstenkarten	234

Seite

Alte Karten 240
Seewege 242
Römerkarte 244
Das nautische Wissen 249
Erdmessung 253
Sternhimmel 254
Zeitteilung 255
Klimate 256
Messung der Geschwindigkeit 258
Beobachtungen 262
Schlußfolgerung 265

III. Teil. *Die Romfahrt*

(Von Cäsarea bis unter Clauda. — Der Kampf im Sturm und die Strandung auf Melita. Reise über Puteoli nach Rom und zwei Jahre Wirksamkeit in der Welthauptstadt)

Von Cäsarea bis unter Clauda . . . . . 269—350
Cäsarea 269
Adrymeton und Adriamyttium 272
Nach Sidon 273
Sidon 274
Sidon und Tyrus 278
Bericht des Festus 279
Paulus in Sidon 282
Paulus und Lukas 284
Aufenthalt in Sidon 286
Myra und Limyra 287
Oberhalb Cypern 288
Um Cypern 290
Cilizisches Meer 293
Lage von Myra 295
Alexandriner 296
Fahrgelegenheit 297
Umzug 299
Proviant 301
Nach Westen 303
Bei Cnidus 304
Segelkurse 305
Der Wind wehrte uns 306
Beispiele 308
Kreta 310
Lebena 313
Kaloi Limenes 317
Westfahrt 320
Der Hafen Phönix 321
Warnung 330

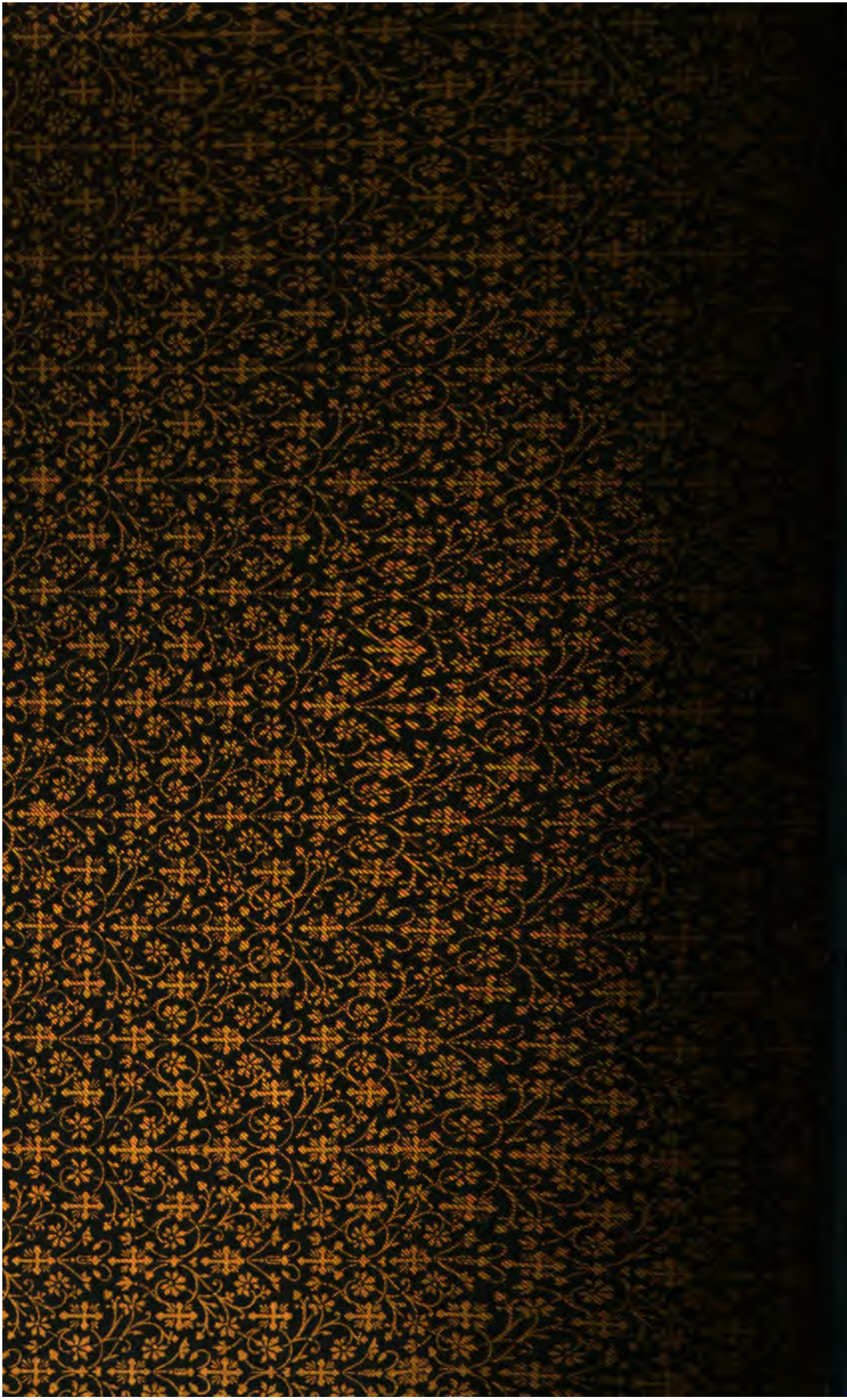
	Seite
Erste Stunden der Fahrt	333
Euraquilo	336
Windbezeichnung	338
Spätfahrt	340
Beispiele	341
Sicherung des Schiffes	344
Auf hohem Meer und die Strandung auf Melita	350—461
Auf hoher See	351
Sturmtaktik	352
Bereitstellung	353
Beispiele	357
Sturmsegel	358
Abtrift	363
Winddruck und Trift	364
Triftrichtung	365
Werfen von Ladung	366
Preisgabe des Geschirrs	367
Die Sturmtage	370
Der Ankerplatz	382
Versuch einer nähern Ortsbestimmung	394
Vor Anker	401
Strandung	405
Doppelmeerig	413
Die Seeleute	416
Morgenfeuer auf Melita	423
Barbaren	428
Fremdherrschaft	431
Die Zahl der Geretteten	438
Das Melita im adriatischen Meerbusen	447
Die Reise über Puteoli nach Rom und zwei Jahre Wirksamkeit in der Welthauptstadt	462—513
Einiges für die Zeithestimmung	463
Über die Insel des Winteraufenthalts	466
Nach Puteoli	476
Eine Abschweifung	480
Der Serapistempel	483
Die Kanalfahrt	484
Nach Rom	488
In Rom	490
Wohnort und Lehre	495
Die Gemeinde in Not	500
Berichte und Legenden	504
Schluß	510

Illustrationsverzeichnis

Seite

1. Titelbild. Das verankerte Schiff am Morgen des vierzehnten Sturmtages (von Clauda an gerechnet). Die Zeichnung ist nach dem Stiche von Adlard, abgedruckt in Smiths „Voyage and Shipwreck of St. Paul", hergestellt. Sie bietet in den Hauptzügen die auf eingehende Studien des berühmten englischen Autors gegründete Vorstellung des Fahrzeuges unmittelbar vor dem Loswerfen der Ankertaue. (Siehe die Einleitung dieses Buches und den Bericht über die Strandung Seite 405 u. f.)
2. Kopfleiste. Nach einer pompejianischen Mosaik, entnommen aus Kuhn, Kunstgeschichte . . . . . 7 u. 47
3—8. Der griechische Text der Beilage, Seite 33, 35, 37, 39, 41 und 43, ist eine Facsimile-Nachbildung des Textes aus: Parallel New Testament Greeck and English. Oxford 1882.
9. Judäa capta. Münze des Titus, geschlagen nach der Eroberung Jerusalems. Aus: Patin, Münzkunde des römischen Kaisserreichs 65
10. Die Apostelfürsten. Bronzenes Medaillon im Museo Cristiano, Rom. Nach Kuhn, Kunstgeschichte 82
11. Das Schiff mit dem Hintersegel. Nach einer Münze des Antonius und der Kleopatra 127
12. Phönikisches Handelsschiff. Zur Veranschaulichung der Verzierung des Vorstevens mit dem Pferdekopf . . . 129
13. Griechische Pentere. Ein Phantasieschiff 131
14. Segelschiff. Nach einer Münze des Caligula 134
15. Ruderschiff mit Artemon. Nach einer Münze Hadrians 137
16 u. 17. Die Prora von Samothrake. Vorder- und Seitenansicht. Ein Beispiel der antiken Diere mit dem Auslegersystem. Nach Aufnahmen aus dem Louvre. (Als Einlagen zwischen Seite 132 und 133.)
18. Segel- und Ruderschiff. Nach einer Münze Hadrians . 141
19. Rojergruppen der Triere. Nach Lemaitre 143
20. Der Hafen von Ostia. Nach dem Bronzestück des Nero 150

Seite

21. Segel- und Ruderschiff. Nach einer Münze von Korkyra. Skizze im Berner Exemplar des Pantin 155
22. Segelschiff. Nach einer Münze des Commodus . . . 159
23. Schiffhinterteil. Nach einem pompejianischen Wandgemälde. Das sog. Theseusschiff. Besonders wichtig ist die Deckform. (Vergl. Smith a. a. O. p. 207 und den Textteil unter Segelschiff.) 161
24. Antikes Segelschiff. Nach einer Münze gezeichnet . . 165
25. Schiffsarbeit. Nach einem pompejianischen Wandgemälde 168
26. Das Torlonia-Relief (Hafen von Ostia). Eine der wichtigsten erhaltenen bildlichen Darstellungen für die Kenntnis des Schiffes der Alten, seiner Ausrüstung, Takelung, Segelführung und Benützung des Vormastes als Kran . 196
27. Aus dem Periplus. Oben: Küstenteile des westlichen Mittelmeeres. Unten: Teil der Ostküste der Adria . . 200 u. 201
28. Küsten von Kreta und Karamanien. Secundum, Scylacis, Periplus. Nach C. Müller 212
29. Südküste von Kleinasien. Mit den Eintragungen nach dem Stadiasmus . . . . . 216 u. 217
30. Südküste von Kreta. Diese Karte ist ein Ausschnitt aus: Geographi Graeci Minores. Stadiasmus Maris Magni . . 232 u. 233
31. Karte des nördlichen Sternhimmels. Aus der Basler Ausgabe des Almaghest 1532 250
32. Das innere Meer. Östliche Hälfte. Bezeichnung seiner Teile nach den Alexandrinern 264
33. Grundplan des Hafens von Cäsarea. Nach Sepp, Jerusalem und das heilige Land 270
34. Landsichtbarkeit im Mittelmeer. Nach Petermanns Mitteilungen . . . . . 280 u. 281
35. Judäa und Phönizia. Nach Ptolemäus 285
36. Die Küste von Cilizien. Nach Ptolemäus 291
37. Die Küste von Myra bis Cnidus. Nach Ptolemäus. Myra ist auf Tafel I. Asien des Römerdrucks nicht, wohl aber auf der Tabelle unter demselben Meridian mit Alexandrien eingetragen 307
38. Teil der Südküste von Kreta. Ausschnitt aus der Admiralitätskarte mit der Ortslage von Lebena, Lasea und Kaloi Limenes 315
39. Kopfleiste. Ansicht der Südküste von Kreta, von Clauda nach Phönix (Lutro) hin 321
40. Der Hafen von Lutro oder Phönix. Nach der Admiralitätskarte 323

	Seite
41. Stück der Südküste Kretas nach Kap Matala	335
42. Kurs und Trift des Schiffes in der Messara-Bai von Schönhafen bis unter die Insel Clauda	345
43. Windrose-Richtung des Euraquilo und der Schiffstrift .	363
44. St. Pauls-Bai und Umgebung	389
45. Spezialkarte der St. Pauls-Bai. Die Axe der Bai ist von Südwest nach Nordost gerichtet	392 u. 393
46 u. 47. Das Schiff am Morgen vor der Strandung und: Das Schiff des Paulus macht nach Land zu, sind Breusing: „Die Nautik der Alten", entnommen	400 u. 406
48. Das Fahrzeug vor der Strandung. Verkleinerung des Titelbildes	410
49. Ein Stück des Sinus Adriaticus mit Dalmatien und Melita (hier: Meligina) nach Ptolemäus. Im Text steht auch in den Basler Ausgaben richtig Melita	450
50. Das andere Melita. Nach der Admiralitätskarte . . .	456 u. 457
51. Das Melita bei Sizilien (De Actibus Apostolorum). Hier nach zwei verschiedenen Blättern des Ptolemäus der Römerausgabe in gleichem Maßstab zusammengestellt .	466
52. Süditalien mit der sizilischen Meerenge und der Küste von Rhegium bis Puteoli. Nach Ptolemäus	477